DIE FRACHTURKUNDEN

DES HEUTIGEN RECHTS.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

BEI DER JURISTISCHEN FAKULTÄT DER UNIVERSITÄT LEIPZIG

EINGEREICHT VON

HERBERT LOSSOW

REFERENDAR IN DRESDEN.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

BORNA-LEIPZIG

BUCHDRUCKEREI ROBERT NOSKE

1909.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung. Der Frachtvertrag.

§ 1. A. Juristische Natur und Arten 1
B. Zustandekommen 6
§ 2. 1. Beim gewöhnlichen Frachtgeschäft 6
§ 3. 2. Beim Eisenbahnfrachtgeschäft 7

Ausführung.

Erster Abschnitt.

Der Frachtbrief.

§ 4. A. Geschichtliche Entwicklung 10
B. Inhalt und Form 12
§ 5. 1. Nach Handelsgesetzbuch 12
§ 6. 2. Nach Eisenbahnverkehrsordnung und internationalem Übereinkommen 17
C. Rechtliche Natur 20
I. Des gewöhnlichen Frachtbriefs 20
§ 7. 1. Der Frachtbrief als Brief 20
§ 8. 2. Der Frachtbrief eine Instruktion an den Frachtführer? 21
§ 9. 3. Der Frachtbrief eine Anweisung? 22
§ 10. 4. Der Frachtbrief eine Legitimationsurkunde? . . . 23
§ 11. 5. Der Frachtbrief ein Dispositionspapier? 23
§ 12. 6. Der Frachtbrief eine Vertragsurkunde? 24
§ 13. 7. Der Frachtbrief ein Wertpapier? 25
§ 14. 8. Der Frachtbrief als Beweisurkunde 26
§ 15. 9. Der Frachtbrief eine Skripturobligation? 30
§ 16. II. Des Eisenbahnfrachtbriefs 30
D. Wirkungen des Frachtbriefs: 33
§ 17. 1. Zwischen Absender und Frachtführer 33
§ 18. 2. Beim Eintritt von Samtfrachtführern 35
§ 19. 3. Zwischen Frachtführer und Empfänger 40
§ 20. 4. Zwischen Absender und Empfänger 42

Seite

Zweiter Abschnitt.

Das Frachtbriefduplikat.

§ 21. A. Geschichtliche Entwicklung 43
§ 22. B. Inhalt und Form 46
§ 23. C. Rechtliche Natur 48
D. Wirkungen des Duplikates: 50
§ 24. 1. Für das Verfügungsrecht des Absenders 50
§ 25. 2. Für die Aktivlegitimation 53
§ 26. 3. Bei Transport- und Ablieferungshindernissen 54

Dritter Abschnitt.

Das Konnossement.

§ 27. A. Geschichtliche Entwicklung 56
§ 28. B. Zustandekommen des Seefrachtvertrags 58
§ 29. C. Inhalt und Form des Konnossements 60
§ 30. D. Rechtliche Natur desselben 61
E. Seine Wirkungen: 62
§ 31. 1. Zwischen Ablader und Empfänger 62
§ 32. 2. Zwischen Ablader und Verfrachter 64
§ 33. 3. Zwischen Verfrachter und Empfänger 65

Vierter Abschnitt.

Der Ladeschein.

§ 34. A. Geschichtliche Entwicklung 67
§ 35. B. Zustandekommen des Flußfrachtgeschäfts 68
§ 36. C. Inhalt und Form des Ladescheins 69
§ 37. D. Rechtliche Natur und Bedeutung desselben 70

Literaturverzeichnis.

Anschütz und **v. Völderndorff,** Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Bd. 3. Erlangen 1874.

Buddeus in Weiskes Rechtslexikon Bd. 4. Leipzig 1844.

Brunner, Die Wertpapiere. In Endemanns Handbuch Bd. 2. Leipzig 1882.

Bürgerliches Gesetzbuch v. 18. 8. 1896 mit Einführungsgesetz (= BGB.).

Busch im Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handels- und Wechselrechts Bd. 4, 6, 9, 42. Berlin 1882.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. Stuttgart 1900.

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch. Bd. 3. Mannheim 1905.

Eger, Das deutsche Frachtrecht, mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. Bd. 1. Berlin 1888.

Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. 10. 1899. Berlin 1901.

Eger, Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 10. 10. 1901. Berlin 1901.

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Bd. 11. Breslau 1893. Bd. 13. Breslau 1897.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. 3. Leipzig 1885.

Endemann, Das deutsche Handelsrecht. Leipzig 1887.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Eisenbahnverkehrsordnung v. 1. 4. 1909. Berlin 1909. Sonderabdruck aus dem Reichsgesetzblatt.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die preußischen Staaten nebst Motiven. 1. Teil. Entwurf. Berlin 1857.

Entwurf des Handelsgesetzbuchs mit einer Denkschrift. Berlin 1897.

Friedberg, Die Handelsgesetzgebung des Deutschen Reichs. Leipzig 1908.

Friedberg, Vorlesung über das Handels-, Wechsel- und Seerecht. SS. 1907.

Förster, Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands v. 11. 5. 1874. Ausgabe B. Berlin 1886.

Fuchsberger, Sämtliche Entscheidungen des Reichsoberhandels- und Reichsgerichts auf dem Gebiete des Handelsrechts. Gießen 1900.

Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Berlin 1893.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. Bd. 1 2. Abt. Erlangen 1868, Bd. 1 1. Abt. Stuttgart 1891.

Grobler, Die Begleitpapiere des Transportgeschäfts. Heidelberger Inaug.-Diss. 1905.

Günther, Das Frachtbriefduplikat im Eisenbahnfrachtrecht. Rostocker Inaug.-Diss. Berlin.

v. Hahn, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Bd. 2. Braunschweig 1883.

Heckhausen, Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefs. Freiburger Inaug.-Diss. Cöln 1900.

Hellwig, Die Verträge auf Leistung an Dritte. Leipzig 1899.

Jacobi, Die Wertpapiere im bürgerlichen Recht des Deutschen Reichs. Jena 1901.

Jaeckel, Das deutsche Frachtbriefrecht mit Ausschluß des Rechts des Frachtbriefduplikats. Leipziger Inaug.-Diss. Borna-Leipzig 1905.

Keyßner, Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch nach Rechtsprechung und Wissenschaft. Stuttgart 1878.

Klöden, Über die Stellung des Kaufmanns während des Mittelalters. Berlin 1841.

Knabe, Über die Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefs. Leipziger Inaug.-Diss. Leipzig 1905.

Koch, C. F., Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch. Berlin 1868.

Koch, Wilhelm, Deutschlands Eisenbahnen. Marburg 1860.

Kohler-Ring im Archiv für bürgerliches Recht Bd. 6. 1892.

Langenbeck, Anmerkungen über das Hamburger Schiffs- und Seerecht. 1727.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Bd. 2. Berlin 1901.

Leutke, Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft, unter besonderer Berücksichtigung des Postfrachtgeschäfts. Berlin 1905.

v. d. Leyen, Das Berner Internationale Übereinkommen usw. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 49.

Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs. 2. Teil 1858, 9. Teil 1861. Würzburg.

Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Bd. 2. Berlin 1907.

Mittasch, Das Frachtbriefduplikat. Inaug.-Diss. Borna-Leipzig 1908.

Müller, Frachtbrief und Frachtbriefduplikat im deutschen Frachtrecht und Internationalen Übereinkommen. Erlanger Inaug.-Diss. Schwetzingen 1899.

Nitzsche, Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs, insbesondere über das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Empfänger. Inaug.-Diss. Borna-Leipzig 1906.

Protokolle über die Verhandlungen der internationalen Konferenzen betreffend die Vereinbarung eines internationalen Eisenbahntransportrechts. Bern 1878, 1881, 1886.

Reifenrath, Über die Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefs. Rostocker Inaug.-Diss. Bielefeld 1905.

Reindl, Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Breslau 1909.

Reiß, Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs. Leipziger Inaug.-Diss. Borna-Leipzig 1902.

Rosenthal, Internationales Frachtrecht. Jena 1894.

Sarrut, Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer. Paris 1874.

Schott, Das Transportgeschäft. In Endemanns Handbuch Bd. 3 S. 289 ff.

Schwab, Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Leipzig 1891.

Schwarz, Grundriß des bürgerlichen Rechts. Berlin 1905.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Bd. 2. Berlin 1907.

Thöl, Das Handelsrecht. Bd. 3. Leipzig 1880.

Voigt und **Hainichen,** Neues Archiv für Handelsrecht. Bd. 1. Hamburg 1858.

Winter, Die Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. Leipziger Inaug.-Diss. Borna-Leipzig 1905.

Einleitung: Der Frachtvertrag.

A. Juristische Natur und Arten.

§ 1.

Das Handelsgesetzbuch enthält keine Definition des Frachtvertrages, es bezeichnet aber in § 425 als Frachtführer denjenigen, der es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande auszuführen. Demnach ist im Sinne dieses Gesetzes der Frachtvertrag als derjenige Vertrag anzusehen, durch den der Frachtführer die Ausführung des Transports von Gütern übernimmt: er bezweckt also wesentlich die Beförderung von Gütern von einem Ort an einen andern Ort,[1]) also einen herbeizuführenden Erfolg. Mithin schließt der Frachtführer in erster Linie einen Werkvertrag ab im Sinne von § 631 des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Die Regeln der locatio conductio operis sind jedoch nach der Fassung des § 425 nur die Fundamente des Frachtgeschäftes und nicht überall allein bestimmend für dasselbe. Der Begriff des Frachtgeschäftes als eines opus, dessen Ausführung dem Frachtführer obliegt, ist gewissermaßen noch schärfer gefaßt worden und hat vor allem mit Beziehung auf die Haftung zu der Annahme des receptum, des Aufnahmevertrags, geführt; denn zur Beförderung gehört die Übergabe des Gutes an den Frachtführer, der nur, falls das Gut seiner custodia anvertraut ist, dieses unter eigner Verantwortung seinem Bestimmungsorte zuführen kann. Deshalb ist auch kein Frachtgeschäft das Abholen von Müll; und auch der Schleppschiffahrtsvertrag fällt nicht unter die Frachtverträge, weil das geschleppte Schiff in

[1]) „Ausgleichung von Ortsdifferenzen": Eger, Frachtrecht S. 13 ff.

der custodia des Eigentümers verbleibt. Als drittes wesentliches Begriffsmerkmal gesellt sich zum Frachtgeschäft die Ablieferungspflicht des Frachtführers an den Empfänger nach Beendigung des Transports: erst mit der Erfüllung dieser Verbindlichkeit ist der Frachtführer aller seiner Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage ledig. Da also somit der Frachtvertrag zusammengesetzt ist aus Elementen des Transportes, des Aufnahmevertrags und der Geschäftsbesorgung, stellt er sich dar als ein contractus sui generis, der seine Entstehung vor allem dem modernen Gütertransportwesen verdankt.[2])

Durch den Frachtvertrag werden zunächst nur Rechte und Pflichten zwischen den Kontrahenten, d. h. dem Absender[3]) und Frachtführer, begründet. Gelangt dagegen der Vertrag zur tatsächlichen Ausführung, so tritt auch der Empfänger in ein unmittelbares Rechtsverhältnis zum Frachtführer, und zwar im wachsenden Umfang, je mehr die Ausführung des Vertrages vorschreitet.[4]) Über dieses Rechtsverhältnis, d. h. über die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte des Art. 405 des alten Handelsgesetzbuchs, herrschte vor Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs großer Streit in der Literatur: so behaupteten manche, der Absender kontrahiere als Bevollmächtigter oder Geschäftsführer des Empfängers mit dem Frachtführer; andere erklärten, die Adresse auf dem Frachtbrief sei ein signum dominii oder cessionis, das Klagrecht des Empfängers leite sich also aus dem Eigentum oder vertragsmäßiger Zession her; andere suchen die Entstehung des Klagrechts in dem Anweisungsakzept des Frachtführers; wieder andere nehmen eine anormale antizipierte Klage aus dem Frachtvertrag oder eine actio negotiorum gestorum directa an[5]); Goldschmidt[6]) schließlich gibt dem Empfänger das Klagrecht im eignen Namen kraft fingierter

---

[2]) Schott bei Endemann S. 295.

[3]) Absender ist derjenige, der den Frachtauftrag im eigenen Namen erteilt.

[4]) Cosack S. 430.

[5]) Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 1868 S. 749 Note 41.

[6]) Ebenda S. 749 ff.

Zession, d. h. wie ein Zessionar des Absenders, nicht kraft ursprünglich eigenen Rechts, und zwar in Form einer actio utilis.

Ein wesentlich geklärteres Bild erhielt diese Streitfrage durch die Emanation des Bürgerlichen Gesetzbuchs, das in § 328 den aus dem römischen Recht stammenden gemeinrechtlichen Satz: „nemo alteri stipulari potest“ aufhob. Die herrschende Ansicht[7]) sieht jetzt in dem Frachtvertrag einen Vertrag auf Leistung an Dritte, und Hellwig erklärt sogar, daß „in keiner anderen Gesetzesnorm die richtigen Grundsätze über die Verträge auf Leistung an Dritte auf ein einzelnes Rechtsverhältnis so ausführlich und richtig angewendet seien wie beim handelsrechtlichen Transportvertrag“.

Unter einem Vertrag auf Leistung an Dritte versteht man einen Vertrag, bei den sich der Stipulant versprechen läßt, daß die ihm aus dem Vertrag geschuldete Leistung an den Dritten gemacht wird. Beim Frachtvertrag tritt also an Stelle des Versprechenden der Frachtführer, an Stelle des Versprechensempfängers der Absender; der Dritte tritt als Adressat auf. So wird die scharfe Trennung der Transport- und Ablieferungspflicht des Frachtführers wichtig. Denn obwohl der Fall eintreten kann, daß unter der an den Dritten zu machenden Leistung der Transport an den Adressaten gemeint ist — dieser wäre also mit Abschluß des Frachtvertrages berechtigt, den Transport und als notwendige Folge auch die Ablieferung zu verlangen —, so wird doch wohl in der Regel der Absender lediglich die Absicht haben, daß der Empfänger bloß Empfänger sein soll; ihm soll nur das Recht auf diejenige Seite der Leistung zustehen, die ihm gegenüber vorgenommen werden soll: und das ist eben die Ablieferung. Allein laut § 435 des Handelsgesetzbuchs erwächst dieses Recht aus dem Frachtvertrag dem Empfänger erst nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung; in der Zeit zwischen dem Vertragsabschluß und der Ablieferung hat er nur eine Anwartschaft auf dieses Recht, wie Hellwig[8]) sagt, der dem § 435 folgenden Satz zugrunde legt: „Soll die Leistung bei

---

[7]) Cosack, Staub, Hellwig S. 477ff.

[8]) Hellwig S. 481.

einem Vertrag auf Leistung an Dritte erst nach gewisser Zeit erfolgen, so ist im Zweifel anzunehmen, daß dem Dritten das Recht auf Leistung nicht sofort als betagtes verliehen ist, sondern daß er nur eine Anwartschaft hat, solange bis dieses Ereignis eingetreten ist".

Somit ergibt sich folgendes System:

a) Während des Transportes steht dem Empfänger im Zweifel keinerlei Berechtigung aus dem Frachtvertrag zu: der Absender ist der allein Berechtigte. Jedoch macht das Handelsgesetzbuch § 434 folgende zwei Ausnahmen:
   1. Falls es die Sicherheit des Gutes erfordert, ist der Empfänger berechtigt, entsprechende Maßregeln zu ergreifen;
   2. falls der Absender dem Frachtführer gestattet, ist der Empfänger ermächtigt, die Auslieferung des Gutes vor Ankunft am Ablieferungsort zu verlangen.

b) Nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsort erlangt der Adressat alle Rechte aus dem Frachtvertrag. Somit ist er berechtigt, „die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, ohne Unterschied, ob er hierbei im eigenen oder fremden Namen handelt".[9]) Allein die Rechte des Absenders bestehen noch fort; mithin sind Absender und Empfänger nebeneinander berechtigt, es entsteht also eine Gesamtgläubigerschaft[10]) nach § 428 des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Jedem von beiden steht der Anspruch ganz zu, aber vom Frachtführer braucht nur einmal geleistet zu werden.

c) Mit der Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger, der die Klagerhebung des Empfängers gegen den Frachtführer auf Übergabe des Briefes und Ausantwortung des Gutes gleichgestellt ist, endigt[11]) die Mitberechtigung des Absenders, vorausgesetzt, daß das

---

[9]) HGB. § 435.

[10]) Hellwig S. 311.

[11]) HGB. § 432 sagt: „Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt".

Gut am Ablieferungsort eingetroffen ist. Jetzt ist der Empfänger ausschließlich berechtigt, womit jedoch nicht gesagt sein soll, daß er zugleich mit der Erlangung der Rechte auch in die Verpflichtungen, für die bisher der Absender haftete, eintritt.

d) Mit der Annahme des Gutes und des Frachtbriefes jedoch tritt der Empfänger auch in diese Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag ein. Und zwar beruht dieser Eintritt in die Haftung auf dem Gesetz: der Empfänger ist von diesem Zeitpunkt an verpflichtet, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten.[12]) Diese Tatsache aber befreit nicht den Absender, sie begründet nur eine neben dessen Haftung tretende selbständige Verpflichtung des Empfängers, auf Grund deren der Frachtführer auch vom Empfänger Zahlung fordern kann.[13])

Das Frachtgeschäft ist in drei Hauptarten zu unterscheiden: das Land-, das See- und das Flußfrachtgeschäft, letzteres umfaßt auch die Güterbeförderung auf Kanälen und Binnenseen. Das Landfrachtgeschäft zerfällt wieder in zwei Unterarten: in das gewöhnliche Landfrachtgeschäft, das nach seinem Hauptanwendungsfall auch Fuhrmannsfrachtgeschäft[14]) genannt wird, und in das Eisenbahnfrachtgeschäft; dieses ist entweder ein deutsches oder ein internationales. Somit ist auch das Frachtrecht zu zerlegen in folgende Arten: gewöhnliches Landfrachtrecht, deutsches Eisenbahnfrachtrecht, internationales Eisenbahnfrachtrecht, Seefrachtrecht, Flußfrachtrecht. Wie nun entsprechend dieser Unterscheidung die Frachturkunden in verschiedener Weise geregelt sind, soll in folgendem gezeigt werden.

---

[12]) § 436 HGB.
[13]) Staub S. 1880 Anm. 8 zu § 436.
[14]) Cosack S. 423.

B. Zustandekommen des Frachtvertrags.

§ 2.

1. Des gewöhnlichen Landfrachtvertrags.

Der Landfrachtvertrag des Handelsrechts wird geschlossen zwischen Frachtführer und Absender. An Stelle des ersteren kann auch ein Kaufmann treten, der im Betrieb seines Handelsgewerbes eine Beförderung von Gütern zu Lande auszuführen übernimmt.[1]) Der Frachtvertrag ist perfekt, sobald sich die Kontrahenten über die wesentlichen Erfordernisse geeinigt haben: er stellt also begrifflich dar einen Konsensualkontrakt.[2]) Zur Perfektion gehört

1. das Anbieten der Ausführung eines Gütertransports von seiten des Absenders;
2. die Übernahme der Ausführung dieses Gütertransports von seiten des Frachtführers;
3. das Vereinbaren eines Entgeltes für die Beförderung der Güter von seiten beider Teile, wobei event. stillschweigende Voraussetzung des üblichen Preises genügt.

Der Konsens über diese Essentialien bedarf begrifflich keiner Form[3]): der Frachtvertrag ist mithin prinzipiell formlos. Dieses Prinzip aber wird nicht dadurch umgestoßen, daß die Ausstellung eines Frachtbriefes üblich ist und vom Frachtführer verlangt werden kann.[4]) Aber selbst im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefes macht diese den Frachtvertrag nicht zum Literalkontrakt, denn hätte er sich als solcher darstellen sollen, mußte der Gesetzgeber den Frachtvertrag durch die Ausstellung des Frachtbriefes zustande kommen lassen. Vielleicht kann man aber in dieser fakultativen Bestimmung des § 426 die Absicht des Gesetzgebers erblicken, dem Frachtvertrag als einem contractus sui generis ein besonderes Gepräge zu geben.

---

[1]) HGB. § 451.
[2]) Eger, Handb. S. 38 ff.
[3]) Schott S. 299.
[4]) HGB. § 426.

Somit kann der Frachtvertrag als Handelsgeschäft in jeder beliebigen Form durch schriftliche, mündliche oder auch stillschweigende Übereinkunft abgeschlossen werden.[5])

§ 3.

2. Des Eisenbahnfrachtgeschäfts.

Während also der gewöhnliche Frachtvertrag formlos gültig ist, gelten für den mit einer Eisenbahn abzuschließenden Frachtvertrag besondere Bestimmungen. Und zwar greifen Platz die Vorschriften des § 61 der Eisenbahnverkehrsordnung v. 1. 4. 1909 und Art. 8 des zu Bern am 18. 10. 1890 geschlossenen Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Es gelten also für den Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrags folgende Bestimmungen:

1. „Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbrief von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist".

Somit erleidet der formlose Konsensualkontrakt des gewöhnlichen Frachtgeschäftes eine wesentliche Änderung; einerseits ist zum Zustandekommen des Vertrags Hingabe und Annahme des Gutes erforderlich, folglich stellt sich der Eisenbahnfrachtvertrag als Realvertrag dar; andrerseits ist aber seine Gültigkeit bedingt durch Ausstellung und Übergabe des Briefes, folglich ist er auch Formalkontrakt.[1])

2. „Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbrief der Stempel der Versandexpedition aufgedrückt".

Über die rechtliche Natur dieses Aufdrückens des Tagesstempels herrscht in der Literatur eine ziemliche Meinungsverschiedenheit: Thöl, Endemann und auch das Reichsoberhandelsgericht[2]) behaupten, daß erst mit dem Aufdrücken des

---

[5]) So schon Art. 217 a. HGB.

[1]) So Eger, EVO. S. 275; Staub S. 1906; dagegen Gerstner S. 94: Es liege ein Realvertrag vor, dessen Abschluß an die Beobachtung gewisser Förmlichkeiten gebunden ist.

[2]) Thöl S. 121; Endemann S. 668; ROHG. Bd. 13 S. 148, Bd. 9 S. 71.

Stempels der Vertrag abgeschlossen sei, während Eger und das Reichsgericht[3]) erklären, daß der Stempel, der ja nur „als Zeichen der Annahme“ aufgedrückt wird, nur als Beweismittel gedacht sein könne. Auf Grund des Wortlauts des Gesetzes muß ich mich der letzteren Ansicht anschließen.

Wichtig war diese Frage vor allem zu der Zeit, wo noch nicht die folgende (dritte) Bestimmung bestand:

3. „Die Abstemplung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in dem Frachtbrief verzeichneten Guts und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen“.

Während also früher nach Ansicht des Reichsoberhandelsgerichts die Abstemplung erst den Vertrag perfekt machte und demzufolge ohne dieselbe höchstens eine Haftung nach den Vorschriften des Verwahrungsvertrages eintreten konnte, greifen heute, falls die Abstemplung versäumt ist, die weit strengeren allgemeinen Normen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Haftung aus dem Frachtvertrage Platz: die Eisenbahn hat für jeden aus dem Versäumnis entstandenen Schaden aufzukommen.[4])

Außerdem muß zum Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrages noch die Ausstellung eines Frachtbriefduplikates hinzutreten:

4. „Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung auf einem ihr mit dem Frachtbrief vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen“.[5]) Dagegen fügt Eisenbahnverkehrsordnung § 61 Abs. 5 noch hinzu, „auf Verlangen des Absenders“.

Es unterscheiden sich also in diesem Punkte Eisenbahnverkehrsordnung und Internationales Übereinkommen: nach ersterer ist die Ausstellung eines Frachtbriefduplikates fakultativ und ebenso die Empfangsbescheinigung auf demselben, nach letzterem ist beides für alle Fälle obligatorisch. Soll also ein internationaler Frachtvertrag mit einer Eisenbahn abgeschlossen

---

[3]) Eger, EVO. S. 276; RG. Bd. 2 S. 56 ff.
[4]) Eger, EVO. S. 276.
[5]) I. Ü. Art. 8 Abs. 5.

werden, muß der Absender Frachtbrief und -duplikat mit dem Gute zugleich einreichen; fehlt das Duplikat, muß die Bahn die Annahme des Gutes zur Beförderung ablehnen. Wünscht dagegen der Absender bei einem inländischen Eisenbahnfrachtvertrag eine Empfangsbescheinigung, so muß er ein Duplikat mit dem Briefe und Gute einreichen und einen diesbezüglichen Antrag auf dem Originalfrachtbriefe anbringen: die Bahn entspricht dann diesem Antrag durch Aufdrücken des Stempels „Duplikat erteilt" auf dem Frachtbrief.

Die Eisenbahnverkehrsordnung[6]) hat außerdem noch ein Surrogat für das Frachtbriefduplikat:

> „Bei solchen Gütern, die nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, kann mit Zustimmung des Absenders an Stelle des Duplikates ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein ausgestellt werden, der dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Duplikat hat".

Über Form und Inhalt dieses Scheines ist keinerlei Vorschrift getroffen worden, aber es liegt[7]) wohl in der Natur und dem Zwecke dieses Papieres, daß sein Inhalt bestehen muß aus einer vollständigen Anerkennung des Empfanges des Gutes unter Angabe seines Inhalts und Gewichts, des Absenders, Empfängers und Datums.

Endlich gestattet die Eisenbahnverkehrsordnung[8]) die Empfangsbescheinigung des Gutes auch noch in anderer Form, so z. B.

> „kann auf Wunsch des Absenders die Annahme des Gutes auch durch Unterstemplung eines Eintrags in einem Quittungsbuch bescheinigt werden".

Eine solche unterstempelte Eintragung hat dann aber lediglich die Geltung einer Quittung, während ihr die Bedeutung eines Frachtbriefduplikates und Aufnahmescheines fehlen.

---

[6]) EVO. § 61 Abs. 7.
[7]) Eger, EVO. S. 282.
[8]) EVO. § 61 Abs. 8.

Ausführung.

Erster Abschnitt.

Der Frachtbrief.

§ 4.

A. Geschichtliche Entwicklung.

Die erste Erwähnung des Frachtbriefes finden wir bei dem Italiener Bartolomeus de Saliceto († 1412).[1] Daß auch in Frankreich zur Zeit der Ordonnance de commerce (1673) — dieser ersten größeren Regelung des Handelsrechts, die Colbert und dem Einfluß des Kaufmanns Jacques Savary ihre Entstehung verdankt — der Frachtbrief bekannt gewesen ist, ist wohl anzunehmen.[2] Eine Regelung desselben finden wir allerdings nicht in ihr, jedoch deutet daraufhin ein à Orléans bestimmtes und v. 15. 2. 1674 datiertes Frachtbriefformular, das Savary in seinem „le parfait négociant" (1674) erwähnt und sich bei Goldschmidt[3] abgedruckt findet. Wann sich der Frachtbrief in Deutschland eingebürgert hat, dürfte schwer zu ermitteln sein. Das erste uns bekannte Formular datiert aus dem Jahre 1693 und ist in Lüneburg geschrieben. Auch in Holland scheint die Ausstellung eines „Vrachtbrief" seit jener Zeit üblich zu werden, wie ein Formular aus dem Jahre 1696, von dem Barels berichtet, beweist.[4]

Daß sich das Frachtrecht im Mittelalter so schwerfällig entwickelte, kam wohl meistens daher, daß wegen der Schwierig-

---

[1] Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 737 ff.
[2] Heckhausen S. 1.
[3] Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 735 Note 5 u. 6.
[4] Ebenda S. 736.

keiten des Transportes der Geschäftsherr den Transport selbst zu leiten pflegte, ein Begleitpapier, denn als solches kann man wohl den Frachtbrief der damaligen Zeit ansehen, sich meistens erübrigte. Erst als die Güterbeförderung fremden Leuten anvertraut wurde, machte sich das Bedürfnis fühlbar, dem Adressaten zugleich eine Mitteilung über die ihm zugehende Ware zu senden.[5])

Die erste gesetzliche Regelung des Frachtbriefes treffen wir Anfang des 19. Jahrhunderts. Der code de commerce (1808)[6]) verlangt für den „lettre de voiture" die Angabe der ausgemachten Lieferungszeit, der etwa wegen verspäteter Ablieferung bedungenen Entschädigung, sowie den Namen des event. den Transport vermittelnden Spediteurs. Ähnlich lautet der § 25 des preuß. Eisenbahngesetzes v. 3. 11. 1838. Ihm folgen dann der preuß. Entwurf eines allgem. deutschen Handelsgesetzbuchs aus dem Jahre 1857 in den Art. 306—326 mit seinen Bestimmungen über Inhalt und Wirkung des Frachtbriefes und das allgem. deutsche Handelsgesetzbuch von 1861, das im 5. Titel des 4. Buches Art. 391 ff. vom Frachtbrief handelt. Sodann gehört hierher das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von Bern v. 14. 10. 1890, in Kraft seit dem 1. 1. 1893, revidiert durch das Pariser Zusatzübereinkommen v. 16. 6. 1898, in Kraft seit dem 10. 10. 1901, wiederum revidiert durch die Berner Revisionskonferenz v. 4.—18. 7. 1905 und das Zusatzübereinkommen v. 19. 9. 1906, in Kraft seit 22. 12. 1908. Außerdem die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands v. 15. 11. 1892, deren Bestimmungen als Verwaltungsvorschrift und lex contractus durch die Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. 10. 1899 aufgehoben und zur revisiblen Rechtsverordnung geworden sind.[7]) An Stelle dieser Verkehrsordnung v. 26. 10. 1899 ist seit dem 1. 4. 1909 die neue Eisenbahnverkehrsordnung getreten. Schließlich noch das neue Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897.

---

[5]) Klöden Bd. 2 S. 8.

[6]) Sect. II art. 103—108; Goldschmidt S. 738.

[7]) Staub S. 1905; Leutke S. 34.

B. Der Frachtbrief nach Inhalt und Form.

§ 5.

1. Im Handelsgesetzbuch.

Im ersten preuß. Entwurf § 328 und im zweiten preuß. Entwurf Art. 308 stand[1]): „Der Frachtbrief muß enthalten", und in den Motiven[2]) zu diesem wird gesagt: „Inwiefern ein Frachtbrief, der nicht den aufgeführten wesentlichen und gewöhnlichen Inhalt hat, gleichwohl als Beweisurkunde dienen kann, ist nach den Regeln vom Urkundenbeweis zu beurteilen". Während der 1. Lesung jedoch zeigten sich Bedenken über diesen Satz des Art. 308. Auch die Erklärung des Referenten, daß mit dem „muß" so viel gesagt sein soll, daß dem Frachtführer das Recht zustehe, den in Art. 308 (altes Handelsgesetzbuch Art. 392) aufgeführten Inhalt bei Ausstellung des Frachtbriefes zu verlangen, schien nicht zu genügen. Daher wurde die Erledigung dieses Bedenkens der Redaktionskommission überwiesen,[3]) und diese setzte an Stelle der Worte: „der Frachtbrief muß enthalten" den Passus: „der Frachtbrief enthält". Diese Fassung ging auch durch die 2. u. 3. Lesung unbeanstandet durch.

Aus dieser Ausführung ergibt sich, daß Art. 392 nur instruktiver, nicht obligatorischer Natur war: er führt den gewöhnlichen und wesentlichen Inhalt des Frachtbriefes an, den Schott[4]) „den gesetzlichen Normalinhalt nennt, der deshalb überall maßgebend ist, wo kraft Rechtssatzes oder kraft Vertrages die Ausstellung und Entgegennahme eines Frachtbriefes schlechthin verlangt werden kann und die Parteien nicht durch Verabredung oder Reglement etwas anderes bestimmt haben".

Insbesondere ist der Frachtführer nach Art. 391 Abs. 2 berechtigt, einen Frachtbrief mit diesem Normalinhalt zu verlangen; er ist aber auch verpflichtet, einen derartigen Frachtbrief an-

---

[1]) vgl. Eger, Frachtrecht Bd. 1 S. 80.
[2]) S. 169.
[3]) Prot. S. 783.
[4]) Schott bei Endemann S. 306.

zunehmen. Abgesehen hiervon ist aber der in Art. 392 aufgeführte Inhalt keineswegs derartig bindend, daß etwa ein Frachtbrief, dem einige dieser Erfordernisse fehlen oder der andere nebensächliche, daher nicht aufgezählte erwähnt, dadurch seine rechtlichen Wirkungen verliert, denn für die Nichtbefolgung dieser Vorschriften findet sich nirgends die Androhung eines Nachteils. Vielmehr steht in diesem Fall im richterlichen Ermessen, zu entscheiden, ob und inwiefern ein derartiges Schriftstück als Frachtbrief anzusehen ist. Immerhin aber wird die Urkunde einen solchen Inhalt haben müssen, daß man sie noch als Frachtbrief ansehen kann;[5]) so wird z. B. der Name des Absenders und die Bezeichnung des Gutes nicht fehlen dürfen.

Daß das neue Handelsgesetzbuch sich auf denselben Standpunkt stellt, zeigt schon der Wortlaut des § 426 Abs. 2: „Der Frachtbrief soll enthalten"; es stellt also wiederum, wie seine Vorgänger, nur eine instruktive Vorschrift auf.

Der in Art. 392 aufgeführte Normalinhalt des Frachtbriefes hat durch § 426 einige Änderungen erfahren, so daß der Frachtbrief nach heutigem Handelsrecht folgendes enthalten soll:

1. „Ort und Tag der Ausstellung".

Hiermit ist der Ort und Tag gemeint, wo der Absender oder für ihn ein Dritter den Frachtbrief ausstellt. Beides wird in der Regel mit Ort und Tag der Aufgabe des Gutes zusammenfallen, jedoch ist dies nicht unbedingt nötig, so z. B. wenn der Frachtvertrag andrerorts bezw. zu anderer Zeit unter Ausstellung des Frachtbriefes abgeschlossen wird als am Ort und zur Zeit der Aufgabe. In solchen Fällen kann dann natürlich die Bezeichnung des Ortes und Datums im Frachtbrief nur als Beweis über den Zeitpunkt der Offerte des Absenders dienen.[6])

2. „Namen und Wohnort des Frachtführers", wobei unter dem ersteren die Firma,[7]) unter letzterem der etwa hiervon verschiedene Niederlassungsort einbegriffen ist.[8]) Da nicht die Unterschrift verlangt ist, braucht der Name einerseits nicht vom

---

[5]) Lehmann-Ring S. 315 Anm. 7; Cosack S. 427.
[6]) Eger, Frachtrecht S. 94.
[7]) HGB. § 17 Abs. 1.
[8]) Makower S. 1493ff.

Frachtführer selbst geschrieben zu sein, er kann von jedem Dritten herrühren, andererseits kann er in jeder beliebigen Form, wenn nur deutlich erkennbar, hergestellt werden, so z. B. durch Druck, Stempel, Lithographie usw.

3. „Namen des Empfängers", d. i. desjenigen, an den nach dem Inhalt des Frachtvertrages das Gut abgeliefert werden soll, auch wenn er noch nicht „empfangsberechtigt" ist oder noch nicht empfangen hat.[9]) Der als Empfangsberechtigter Bezeichnete braucht jedoch nicht stets der Empfänger zu sein: solange der Absender keinen von ihm verschiedenen Empfänger namhaft macht, ist er selbst Empfänger; oder der Absender setzt an Stelle des bezeichneten Empfängers einen anderen[10]); oder aber er stellt den Frachtbrief an Order, so daß der in demselben bezeichnete Empfänger durch eine dem Frachtführer gegenüber abzugebende Erklärung einen andern als Empfänger bezeichnet. In der Regel jedoch — d. h. falls keine Übereinkunft der Parteien vorliegt — wird der Frachtführer nach dem klaren Wortlaut des § 426 Nr. 3 ohne Zweifel die bestimmt fixierte Namensangabe des Empfängers fordern können.

4. „Den Ort der Ablieferung".

Unter diesem ist — wie auch das Eisenbahnbetriebsreglement v. 11. 5. 1874 § 50 Nr. 3 Abs. 2 sagt — der Bestimmungsort zu verstehen, d. h. derjenige Ort, nach dem das Gut auf Grund des Frachtvertrages befördert werden soll. Denn nicht immer braucht dieser mit dem Ablieferungsort, d. i. derjenige Ort, an welchem das Gut dem Empfänger ausgehändigt werden soll, zusammenzufallen; so z. B. ist letzteres der Fall, wenn bei Sendungen Bahnhof restante keine Ablieferung, sondern Weitersendung eintritt. Der Bestimmungsort braucht also nicht im voraus festbestimmt zu sein, jedoch muß der Absender wenigstens im allgemeinen eine bestimmte Richtung vorschreiben, nach welcher der Transport vorgenommen werden soll, denn sonst würde kein Frachtvertrag vorliegen.[11])

---

[9]) HGB. § 438 Abs. 4.
[10]) HGB. § 433 Abs. 1.
[11]) Makower S. 1483.

5. „Die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen".

Dies ist ein wesentlicher Punkt des Frachtbriefs, denn fehlt die Bezeichnung des Gutes bei der Ausstellung eines solchen, so liegt kein Frachtbrief vor. Ist doch diese Bezeichnung von großer Bedeutung für die Bestimmung des Frachtlohnes, für die Art der Verpackung und für die sachgemäße Beförderungsart. Da Angabe „der Beschaffenheit" des Gutes verlangt wird, muß das Gut nach Stoff, Art, Gattung usw., d. h. nach seiner Qualität, begrifflich bezeichnet werden; nicht genügt nur Nennung der Verpackung (Emballage) ohne Inhaltsangabe. Neben der Qualität ist auch Bezeichnung der Quantität erforderlich, und sie wird nach Maß, Zahl und Gewicht angegeben.[12]) Als drittes individualisierendes Merkmal tritt noch die Angabe des „Merkzeichens" (signum) hinzu, das auf dem Gute bezw. auf der Emballage zur Unterscheidung angebracht wird und in Buchstaben, Zahlen, Figuren, Firmenzeichen u. ä. bestehen kann.

6. „Die Bezeichnung der für eine zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nötigen Begleitpapiere".

Während im alten Handelsgesetzbuch im Art. 392 diese Vorschrift fehlte und im Art. 393 nur die zoll- und steueramtlichen Begleitpapiere[13]) hervorgehoben waren, hat das neue Handelsgesetzbuch diese Vorschrift schon in § 426 aufgenommen und noch auf die Papiere erstreckt, die zur Erfüllung der polizeilichen Vorschriften, also für den Inlandverkehr nötig sind. Unter letztere fallen vor allem die Papiere, die aus sanitäts- oder wohlfahrtspolizeilichen Rücksichten verlangt werden, so bei Transport von Giften, Explosivstoffen, Vieh, Leichen usw., sowie die Papiere, die zum Zweck der Erfüllung der im Interesse der Statistik erlassenen Bestimmungen erforderlich sind.[14])

7. „Die Bestimmung über die Fracht sowie im Falle ihrer Vorausbezahlung einen Vermerk über die Vorausbezahlung".

---

[12]) Lehmann-Ring S. 316.

[13]) Also nur die für den Auslandverkehr erforderlichen Begleitpapiere.

[14]) Lehmann-Ring S. 318.

Unter „Fracht“ ist die dem Frachtführer für Ausführung der Beförderung geschuldete Gegenleistung zu verstehen,[15]) unter die die vereinbarte Frachtvergütung sowie die Nebengebühren fallen, wie Wiege-, Zoll-, Ladegebühren u. a. Von Bedeutung ist die Bestimmung der Fracht nicht, denn ohne Vereinbarung greift § 632 Abs. 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches Platz, und es ist „bei Bestehen einer Taxe die taxmäßige, in Ermanglung einer Taxe die übliche Vergütung als vereinbart anzusehen“. Auch die Höhe der Fracht muß nicht notwendig im Frachtbrief genau angegeben werden, es genügt schon, daß auf Tarife oder Reglements Bezug genommen wird. — Bezahlt der Absender die Fracht, um den Empfänger von der Verpflichtung des § 436 zu befreien, so erfolgt auf dem Frachtbrief ein Vermerk über diese Zahlung, sogen. Frankaturvermerk. In Art. 392 fehlte diese Bestimmung.

8. „Die besonderen Vereinbarungen, welche die Beteiligten über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher die Beförderung bewirkt werden soll, über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung und über die auf dem Gute haftenden Nachnahmen getroffen haben“.

Außerdem gehören hierher Abmachungen über die Haftpflicht, soweit solche nach § 471 gestattet sind, über den Ersatz für Beschädigung und Verlust des Gutes, über Konventionalstrafen wegen unrichtiger Deklaration, über den einzuschlagenden Weg usw.[16]) Die Bestimmung, daß der Frachtbrief auch etwaige auf dem Gut haftende Nachnahmen enthalten soll, stammt aus dem Internationalen Übereinkommen Art. 6 und der Eisenbahnverkehrsordnung von 1899 § 51. Darnach gehören unter diese Kategorie je nach dem Zeitpunkt der Auszahlung an den Absender einerseits diejenigen, welche erst nach Zahlung durch den Empfänger an den Absender ausgezahlt werden, sogen. „Nachnahmen nach Eingang“, andrerseits diejenigen, welche schon vor Zahlung durch den Empfänger ausgezahlt werden, sogen. „Nachnahmen vor Eingang oder Barvorschüsse“.[17])

---

[15]) Makower S. 1494.
[16]) Makower S. 1494.
[17]) Eger, EVO. S. 245.

9. „Die Unterschrift des Absenders; eine im Wege der mechanischen Vervielfältigung hergestellte Unterschrift ist genügend".

Im Gegensatz hierzu verlangte Art. 392 Abs. 3 des alten Handelsgesetzbuches nur den Namen des Absenders. — Unter einer im Wege der mechanischen Vervielfältigung hergestellten Unterschrift ist eine Nachahmung der Schriftzüge des Absenders gemeint.[18])

§ 6.

2. In der Eisenbahnverkehrsordnung und dem Internationalen Übereinkommen.

Im wesentlichen anschließend an die Vorschriften des Handelsgesetzbuches enthalten die Eisenbahnverkehrsordnung § 56 und das Internationale Übereinkommen Art. 6 Bestimmungen über Inhalt und Form des Eisenbahnfrachtbriefes. Auch die Angabe des Inhalts in Art. 6 und § 56 ist nur instruktiver Natur wie in § 426 des Handelsgesetzbuches: Ein Eisenbahnfrachtbrief, der den „gesetzlichen Normalinhalt" nicht hat, büßt trotzdem seinen Charakter als solcher nicht ein. Allein beide Gesetze haben noch besondere Bestimmungen getroffen.

Zunächst fordern die Eisenbahnverkehrsordnung § 56 Abs. 1 und das Internationale Übereinkommen Art. 6 Abs. 1, daß jede Transportsendung von einem Frachtbrief begleitet sein muß, der den gesetzlichen Normalinhalt besitzt; somit ist, wie schon oben[1]) angedeutet, die Ausstellung eines Frachtbriefes bei jedem Frachtgeschäft mit der Eisenbahn obligatorisch, und diese kann die Beigabe eines vorschriftsmäßig ausgestellten Frachtbriefes verlangen.[2]) Die Eisenbahn hat also auch das Recht, jeden Frachtbrief, der den bestimmten Inhalt und die vorgeschriebene Form nicht hat, zurückzuweisen. Wird trotzdem eine Sendung ohne Frachtbrief oder mit einem diesen Vorschriften widersprechenden

---

[18]) Faksimilierung; Staub S. 1854. BGB. § 793 Abs. 2, HGB. § 181.

[1]) s. oben § 3.

[2]) Eger, EVO. S. 235.

Frachtbrief zur Beförderung angenommen, so ist ein Eisenbahnfrachtvertrag als solcher nicht zustande gekommen.

Sodann sind von den Vorschriften über den Frachtbriefinhalt eine Reihe neuer Eventualangaben berücksichtigt: so treten neben die des § 426 [3]) des Handelsgesetzbuchs: die Angabe eines etwaigen Interesses, das eventuelle Verlangen in betreff Anwendung von Ausnahmetarifen, etwaiger Antrag auf Ausstellung eines Duplikats oder eines Aufnahmescheins.

Außerdem enthält § 56 Abs. 9 der Eisenbahnverkehrsordnung und Art. 6 des Internationalen Übereinkommens drei Verbotsbestimmungen, [4]) die ihren Ursprung wohl dem Gedanken verdanken, die Übersichtlichkeit des Frachtbriefs zu erhöhen und die Vertragsfreiheit der Bahnen einzuschränken. Infolge dieser absoluten Verbote, die sich sowohl gegen die Eisenbahn wie gegen den Absender richten, ist jede zuwiderlaufende Vereinbarung nichtig. Die Eisenbahn hat das Recht und die Pflicht, Frachtbriefe, deren Inhalt, Form oder Beilagen gegen diese Vorschriften verstoßen, zurückzuweisen, andrerseits aber muß sie sich selbst bei Gefahr des Schadensersatzes wegen unerlaubter Handlungen jedes Verstoßes enthalten.

Es werden verboten, soweit die Eisenbahnverkehrsordnung oder das Internationale Übereinkommen nicht andere Bestimmungen getroffen haben:

1. „Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief".

Somit wird jede willkürlich hinzugefügte Erklärung wirkungslos: pro non scripto habetur. So z. B. die Aufnahme von Reversen seitens der Eisenbahn, geschäftliche oder private Mitteilungen seitens des Absenders, Erhöhung oder Minderung der Haftpflicht der Eisenbahn in andrer als der gesetzlich erlaubten Weise u. ä.

2. „Die Ausstellung andrer Urkunden anstatt des Frachtbriefs".

---

[3]) Das etwaige Verzeichnis der zoll-, steuer- und polizeilichen Begleitpapiere, der event. Frankaturvermerk, die event. Angabe der Nachnahmen.

[4]) Gerstner S. 131; Eger S. 233.

So würde z. B. ein Beförderungsschein,[5]) wie er zum Transport von Leichen oder Vieh verwendet wird, als Frachtbrief unstatthaft sein.

3. „Die Beifügung andrer Schriftstücke zum Frachtbrief".

Unter diese Kategorie fallen vor allem die sogen. „Ursprungsfrachtbriefe", die dem Gut vor der Übergabe an die Bahn als Begleitpapiere bei irgendeinem andern Transport gedient haben.

Bezüglich der Form bestimmt die Eisenbahnverkehrsordnung § 55 Abs. 1, daß Formulare nach Maßgabe der Anlage D und E zur Ausstellung des Frachtbriefes zu verwenden sind, welche für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht gleichfalls auf weißes Papier, jedoch mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden karminroten Streifen gedruckt sind. Beide Papiere müssen zur Beurkundung ihrer Übereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrollstempel einer inländischen Eisenbahn tragen.

Das Internationale Übereinkommen verlangt in Art. 6 Abs. 2, daß für den internationalen Frachtverkehr die in § 2 der Ausführungsbestimmungen nach Anlage 2 bestimmten Formulare Anwendung zu finden haben. „Dieselben[6]) müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes Papier, für Eilfracht gleichfalls auf weißes Papier mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden roten Streifen gedruckt sein. Die Frachtbriefe müssen zur Beurkundung ihrer Übereinstimmung mit den diesfallsigen Vorschriften den Kontrollstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandlandes tragen. Die roten Streifen auf dem Eilfrachtbrief müssen mindestens 1 cm breit sein", doch soll letztere Bestimmung erst spätestens 1 Jahr nach dem Inkrafttreten des abgeänderten Übereinkommens (also spätestens bis zum 22. 12. 1909) obligatorisch sein.

---

[5]) EVO. § 44 Abs. 5.

[6]) Ausführungsbestimmungen zum I. Ü. § 2 Abs. 1.

C. Die rechtliche Natur des Frachtbriefes.

I. Des gewöhnlichen Frachtbriefes.

§ 7.

1. Der Frachtbrief als Brief.

Über die rechtliche Natur des Frachtbriefes sind in der Literatur die verschiedensten Meinungen vertreten.

Gehen wir von der Form desselben aus, so stellt er sich — wie schon sein Name sagt — als ein Brief des Absenders an den Empfänger dar. Und zwar ist er ein offenes Schreiben, welches dem Adressaten die Ankunft des Frachtguts auf Grund des Frachtvertrages anzeigen und vom Absender dem Frachtführer und erst nach Beendigung des Transports von diesem dem Empfänger ausgehändigt werden soll.[1])

Unter dem Ausdruck „auf Grund des Frachtvertrages" ist zu verstehen, daß der Empfänger zugleich mit der Ankündigung der Ankunft des Gutes Kunde erhalten soll über den Inhalt und Abschluß des Frachtvertrages sowie über die Vereinbarungen, die zwischen Absender und Frachtführer getroffen wurden. Schott[2]) setzt als Voraussetzung hinzu, falls der Empfänger überhaupt ein Interesse an der Kenntnisnahme des Inhalts hat, was regelmäßig der Fall sein wird. Damit ist die Verwerfung[3]) der Ansicht Thöls[4]) ausgesprochen, der behauptet, daß „eine solche Benachrichtigung nur zuweilen oder oft der Zweck des Frachtbriefs sei, denn der Inhalt kümmert den Destinatär oft gar nicht", z. B. „ich adressiere meine Sachen an den Wirt des Hotels, wo ich wohnen will". Jäckel[5]) widerlegt das Thölsche Beispiel treffend mit folgendem Satz: „Selbst im Falle der Frankosendung wird ein sorgfältiger Wirt wenigstens die Identität des

---

[1]) Cosack S. 426.
[2]) Schott bei Endemann S. 303.
[3]) Ebenso v. Hahn S. 579.
[4]) Thöl S. 17.
[5]) Jäckel S. 11.

ihm ausgelieferten Gutes mit dem zur Beförderung gegebenen äußerlich prüfen, und das kann er am besten an der Hand der in dem Frachtbrief gemachten Angaben".

Der Frachtbrief wird dem Frachtführer offen übergeben, um ihn in die Lage zu setzen, die Übereinstimmung seines Inhalts mit den aufgegebenen Waren zu prüfen, die event. Übereinstimmung herbeizuführen, um künftigen Differenzen bei der Ablieferung vorzubeugen.[6])

§ 8.

2. Der Frachtbrief eine Instruktion an den Frachtführer?

Verschiedentlich ist die Ansicht vertreten, daß der Frachtbrief als Begleitpapier eine Instruktion für den Frachtführer über den Bestimmungsort des Frachtguts und den Empfänger sei.[1]) So wird namentlich im neuen Archiv für Handelsrecht von Voigt und Hainichen[2]) der Frachtbrief bezeichnet als „ein an den Destinatär gerichteter Brief, enthaltend die Instruktion an den Frachtführer, wohin und an wen er das Frachtgut schaffen solle, und zugleich ihm bescheinigend, welche Gegenleistung er für die gehörige Ausführung des Kontrakts von dem Destinatär zu erhalten habe". Diese Bezeichnung des Frachtbriefes ist aber, wie Goldschmidt[3]) sagt, ungenau, da den Inhalt des Frachtbriefs, wie oben ausgeführt, vor allem Mitteilungen an den Empfänger über die Vereinbarungen zwischen Absender und Frachtführer und über sonst für die Rechtsverhältnisse der Beteiligten erhebliche Punkte bilden. Freilich kann der Frachtbrief auch Instruktionen für den Frachtführer enthalten, d. h. an sich außerhalb des Frachtvertrages liegende Aufträge, die der Frachtführer durch Annahme des Briefes auszuführen verspricht. Doch diese werden eben dadurch zu Bestandteilen des Frachtvertrages,[4]) nicht aber machen sie den Frachtbrief zum Instruktionspapier.

---

[6]) Schott bei Endemann S. 303.
[1]) Schott bei Endemann S. 303; Lehmann-Ring S. 314.
[2]) Bd. 1 S. 358.
[3]) S. 741.
[4]) Goldschmidt nennt sie Nebenabreden S. 741.

§ 9.

3. Der Frachtbrief eine Anweisung?

Auch der Charakter einer Anweisung ist dem Frachtbrief beigelegt worden. So erblicken Anschütz und v. Völderndorff[1]) „in der Erteilung des Frachtauftrages zugleich die Erteilung einer Zahlungsanweisung an den Destinatär, einer Anweisung mit dem Inhalt, die aus der Ausführung des Frachtvertrages entstehenden Forderungen des Frachtführers bei Ablieferung des Gutes zu bezahlen". Hiergegen ist einzuwenden: Das Bürgerliche Gesetzbuch (§ 783) versteht unter einer Anweisung eine vom Assignanten dem Assignatar erteilte Ermächtigung, bei dem Assignaten eine Leistung in Empfang zu nehmen, sowie eine Ermächtigung an den Assignaten, jene Leistung an den Assignatar zu machen. Der Assignat wird also durch die Anweisung zur Zahlung ermächtigt, dagegen wird der Empfänger durch den Frachtbrief bei befrachteter Sendung zur Zahlung sogar beauftragt.[2]) Außerdem bestimmt § 784 Abs. 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, daß „die Annahme der Anweisung durch einen schriftlichen Vermerk auf der Anweisung" erfolgen müsse, was beim Frachtbrief nicht vorgeschrieben ist.

Andere[3]) suchen in dem Frachtbrief eine Anweisung vom Absender an den Empfänger, das Gut entgegenzunehmen, welche der letztere durch Annahme des Frachtbriefs akzeptiere. Pflegt man auch diese Anweisung — die wohl nie eine solche im Sinne von § 783 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sein wird — auch andrerorts z. B. in einem Avisbrief, auf den der Frachtbrief verweist, zu erteilen, so wird sie doch niemals im Frachtbrief selbst enthalten sein. Außerdem ist ja der Empfänger nach Annahme des Frachtbriefs durchaus nicht verpflichtet, das Gut entgegenzunehmen.

Von verschiedenen Seiten[3]) wird auch die Behauptung aufgestellt, daß der Frachtführer vom Absender durch den Fracht-

---

[1]) S. 409, 428.

[2]) Düringer-Hachenburg Bd. 2 S. 415.

[3]) vgl. Goldschmidt S. 741 Note 23.

brief die Anweisung erhalte, das Gut an den Empfänger abzuliefern. Diese Anweisung aber ist ebensowenig wie die eben erwähnte eine solche im Rechtssinne, und auch im Frachtbrief steht nichts von ihr. Außerdem bildet gerade diese Anweisung einen notwendigen Bestandteil des Frachtvertrages.

§ 10.

4. Der Frachtbrief eine Legitimationsurkunde?

In der Literatur[1]) ist auch die Ansicht vertreten worden, der Frachtbrief sei eine Legitimationsurkunde, d. h. die Ablieferung des Frachtgutes dürfe nur an den Besitzer des Frachtbriefes erfolgen. Allein dies ist meines Erachtens unrichtig, denn der Frachtführer und nicht der Adressat besitzt ja den Frachtbrief. Vielleicht könnte man dagegen die Vorschrift des § 76 Abs. 10 der Eisenbahnverkehrsordnung anführen: vom Empfänger abzuholende Güter sind diesem gegen Vorzeigung des eingelösten[2]) Frachtbriefs zur Verfügung zu stellen usw. Allein diese Vorschrift darf man wohl nicht im strengsten Sinne verstehen; so braucht der Empfänger bei Verlust des Briefes nicht ein Aufgebot desselben zu beantragen, andrerseits ist aber auch nicht bestimmt, daß demjenigen, der den Frachtbrief vorlegt, ohne Prüfung seiner Legitimation das Gut übergeben wird. So ist der Frachtbrief weder als Inhaber- noch als Legitimationspapier anzusehen.[3])

§ 11.

5. Der Frachtbrief ein Dispositionspapier?

Endemann[1]) erblickt in dem Frachtbrief eine Art Dispositionspapier, d. h. er räumt dem Empfänger das Recht ein, während des Transportes über das Gut mittels des Frachtbriefs zu verfügen, und begründet dies damit, daß „die Rechte und

---

[1]) Buddeus S. 424; vgl. Goldschmidt S. 741 Note 22.
[2]) EVO. von 1899 sagt „quittierten".
[3]) Cosack S. 436.
[1]) HR. S. 628.

Verbindlichkeiten wesentlich an dem Papier hängen und durch dessen Übergabe vermittelt werden". Goldschmidt[2]) nennt diese Äußerung ein „ungenaues Bild für gewisse Rechtsfolgen, die sich an Annahme und Übergabe des Frachtbriefes knüpfen", und verwirft die Ansicht Endemanns unter der mir nicht genügend scheinenden Begründung, „weil, solange der Transport währt, der Frachtbrief somit noch bloßer Frachtbrief ist, mittels desselben über das Gut nicht verfügt werden kann". Ich kann den Frachtbrief nicht als Dispositionspapier ansehen, weil einerseits der Empfänger über das rollende Gut nicht disponieren kann mittels des Frachtbriefs, den er ja erst nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort erhält, andrerseits aber bedarf der Absender nicht des Frachtbriefs, um über das auf dem Transport befindliche Gut zu verfügen, denn dieses Recht steht ihm ja aus dem mit dem Frachtführer geschlossenen Frachtvertrag zu.

§ 12.

6. Der Frachtbrief eine Vertragsurkunde?

Hellwig[1]) bezeichnet den Frachtbrief als eine Dispositionsurkunde, die „ebenso wie der Schuldschein und die Quittung den Beweis dafür liefert, daß der Frachtvertrag so, wie er beurkundet, abgeschlossen wurde, dadurch, daß er ihn enthält und der Richter sich hiervon durch den Augenschein überzeugt". Eine Dispositiv- oder Vertragsurkunde ist aber ein Papier,[2]) von dessen Ausstellung die privatrechtliche Existenz des Vertrages abhängt. Der gewöhnliche Frachtvertrag ist nun, wie schon in § 2 ausgeführt, als Konsensualvertrag prinzipiell formlos, und wenn auch § 426 des Handelsgesetzbuches bestimmt, daß der Frachtführer die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen kann, so will er doch durch diese fakultative Bestimmung die Ausstellung eines Frachtbriefs nicht zum Essentiale des Frachtvertrages machen. Somit kann ich der Ansicht Hellwigs nicht beipflichten und betrachte den Frachtbrief für die Regel nicht als Vertragsurkunde.

[2]) S. 742.
[1]) S. 486.
[2]) Brunner S. 145.

Jedoch muß ich von diesem Regelfall drei Ausnahmen machen, bei denen ich den Frachtvertrag als Vertragsurkunde ansehe:

1. Man könnte den Fall annehmen, daß die Kontrahenten übereinkommen, den Frachtvertrag in einem Frachtbrief festzulegen. Dann wird nach § 154 Abs. 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs der Transportvertrag nicht eher geschlossen sein, als bis seine Beurkundung erfolgt ist. Hier wird dann der Frachtbrief zur Dispositivurkunde werden.

2. Wenn bei dem Abschluß des Frachtvertrages der Brief noch nicht ausgestellt ist, vom Absender nachgeliefert und vom Frachtführer angenommen wird, kommt der Vertrag erst nach Ausfertigung des Briefes zustande. Hellwig[3]) sagt zu diesem Fall, und ich muß mich seiner Ansicht anschließen, daß diese „nachträgliche Ausfertigung des Frachtbriefes nicht die Schaffung einer bloßen Beweisurkunde, sondern die Reproduktion des Vertragsschlusses darstellt".

3. Wenn der Frachtführer zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung des Gutes dasselbe einem andern Frachtführer mit dem Frachtbrief übergibt, so tritt der nachfolgende Frachtführer durch die Annahme des ursprünglichen Frachtbriefes diesem gemäß in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, die Beförderung nach dem Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.[4]) Der von Thöl[5]) sogen. „durchgehende Frachtbrief" tritt also an Stelle des Beförderungsauftrages des Absenders gegenüber dem Samtfrachtführer[6]) und stellt sich somit dar als Vertragsurkunde.

§ 13.

7. Der Frachtbrief ein Wertpapier?

Man[1]) hat den Frachtbrief auch zum Wertpapier gestempelt, allein ich kann dem nicht unbedingt beipflichten.

---

[3]) Hellwig S. 487.
[4]) HGB. § 432 Abs. 2.
[5]) Thöl S. 55.
[6]) vgl. unten § 18.
[1]) So nennt ihn Winter S. 62 Anm. 2 ein unvollkommenes Wertpapier.

Ein vollkommenes Wertpapier ist ein solches Papier, dessen Innehabung zur Ausübung und zur Überweisung des in ihm verbrieften Rechtes erforderlich ist, während bei einem unvollkommenen Wertpapier nur zur Übertragung der Besitz erforderlich und genügend ist.[2]) Da aber beim Frachtgeschäft grundsätzlich die Rechte der Beteiligten auf dem Frachtvertrag, nicht auf der Innehabung des Briefes beruhen, kann ich in dem Frachtbrief kein Wertpapier erblicken.

§ 14.

8. Der Frachtbrief als Beweisurkunde.

Das alte Handelsgesetzbuch bestimmte in Art. 391: „Der Frachtbrief dient als Beweis über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender". Aus dieser Vorschrift ergibt sich,[1]) daß einerseits die Gültigkeit des Frachtvertrages, wie schon oben ausgeführt, nicht von der Ausstellung eines Frachtbriefes abhängig ist, sondern der gewöhnliche Frachtbrief lediglich als Beweisurkunde figuriert, andrerseits der Frachtbrief nicht das einzige Beweismittel für den Frachtvertrag darstellt.

In diesem Sinne äußern sich auch die Protokolle[2]): „Die Absicht des Art. 391 bestehe eigentlich bloß darin, zu sagen, daß die Ausstellung des Frachtbriefes keine Bedingung für die Gültigkeit des Frachtvertrages und der Frachtbrief nur ein Beweismittel über den Frachtvertrag sei". Somit ist der gewöhnliche, fakultative Frachtbrief bloße Beweisurkunde, und die Verwendung desselben als Beweismittel über den Inhalt des Frachtvertrages ist sein wesentlicher und gesetzlicher Zweck geworden. Jedoch hat jede neben den im Frachtbrief enthaltenen verabredete Bestimmung dieselbe rechtliche Bedeutung wie der Inhalt des Frachtbriefs, so daß derselbe weder ausschließliches noch allein zulässiges Beweismittel für den Frachtvertrag ist. — Die Vorschrift des Art. 391 Abs. 1 ist im neuen Handelsgesetzbuch gefallen, weil „sie sich von selbst ergibt und im Gesetz

---

[2]) Jacobi S. 21ff.

[1]) Eger, Frachtrecht S. 39.

[2]) Lutz, Prot. Bd. 2 1858 S. 782.

nicht besonders ausgesprochen zu werden braucht".[3]) Demnach gilt sie auch jetzt noch. Und wir gelangen zu dem Resultat, daß der Frachtbrief des Handelsgesetzbuches in der Regel eine Beweisurkunde ist.

a) Gegen wen beweist der Frachtbrief? Dem Wortlaut des Art. 391 Abs. 1 nach könnte man vielleicht zu der Ansicht gelangen, daß der Frachtbrief nur zwischen Frachtführer und Absender als Beweismittel dienen solle, und als Begründung folgende Stelle der Protokolle[4]) zitieren: Zum Art. 322 (Art. 391 des alten Handelsgesetzbuches) beantragte ein Abgeordneter, statt „über den Frachtvertrag zwischen dem Frachtführer und Absender" zu setzen „über den Frachtvertrag und dessen Inhalt", da der Frachtbrief auch gegen andere Personen, z. B. den Destinatär, Beweis liefere, und es sich hier nur darum handle, zu sagen, daß der Frachtbrief kein Essentiale des Frachtvertrages, sondern Beweismittel sei. Dieser Antrag wurde jedoch, nachdem bemerkt worden war, es handle sich hier zunächst nur um das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender, mit 8 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Allein meines Erachtens kann man nicht aus der Ablehnung dieses Antrages den Schluß ziehen, daß die Beweiskraft sich nicht trotz der Fassung des Art. 391 auch auf andere Personen beziehen könne. Eger[5]) sagt zu dieser Stelle: „Schon das Wort ‚zunächst' deutet an, daß die weitergehende Beweiskraft durch Art. 391 nicht ausgeschlossen sein sollte und man es nur nicht für richtig erachtete, an diesem Orte hierüber Bestimmungen zu treffen". So wie bei diesem finden wir auch in der übrigen Literatur — und auch das Reichsoberhandelsgericht[6]) und Reichsgericht[7]) haben diese Theorie in der Praxis angewandt — meist die Ansicht: Wird ein Frachtbrief ausgestellt, so hat derselbe die Eigenschaft einer Beweisurkunde für und gegen alle Beteiligten, d. h. für und gegen jeden, der auf Grund des Frachtbriefes in das Frachtverhältnis eintritt: so

[3]) Denkschr. S. 274; vgl. dazu Staub S. 1856.
[4]) Lutz, Prot. Teil 9 1861 S. 1228.
[5]) Eger, Frachtrecht S. 51.
[6]) Entsch. d. ROHG. Bd. 8 S. 192, Bd. 21 S. 181 ebenda, S. 185.
[7]) Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 115, 334, Bd. 2 S. 436.

außer gegen und für den Absender, Frachtführer und Empfänger, auch gegen und für jeden nachfolgenden Frachtführer.[8])

b) Was beweist der Frachtbrief? Bei der Beratung[9]) des Art. 391 wurde bemerkt, „zu sagen, wann und wieviel der Frachtbrief beweise, liege ganz außer der Aufgabe des Artikels"; indes bezweckte diese Bemerkung, lediglich festzustellen, daß die Beurteilung, inwieweit im konkreten Falle der Frachtbrief formelle Beweisfähigkeit habe, den sonstigen Beweisregeln überlassen bleiben müsse, und daß eine derartige Regelung an dieser Stelle überflüssig sei. In der Regel wird nun dadurch, daß der Frachtführer den Brief angenommen hat, der Beweis erbracht sein, daß der Frachtvertrag, so wie er im Frachtbrief enthalten ist, von den Parteien abgeschlossen wurde: der Frachtbrief beweist demnach den Abschluß des Frachtvertrages. Aber auch für den Inhalt des Vertrages liefert der Frachtbrief Beweis, denn wenn ein Frachtbrief den im § 426 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches normierten Inhalt enthält, lassen sich aus ihm die Kontrahenten, das betreffende Gut usw. feststellen. Selbstverständlich kann der Frachtbrief vom Frachtvertragsinhalt nur so viel beweisen, als in ihm enthalten ist; jedoch sind nicht alle Angaben des Frachtbriefs Inhalt des Frachtvertrages und beweisen diesen, so z. B. die von Staub[10]) sogen. „einseitigen Erklärungen des Absenders, die der Frachtführer nicht nachzuprüfen verpflichtet ist oder nicht nachprüfen kann". Unter diese gehören vor allem die Angabe des Inhalts einer verschlossenen Sendung und die Wertdeklaration, die daher bei einem Verlust des Gutes nicht den Beweis erübrigt, jedoch dem Absender gegenüber den Höchstbetrag des zu leistenden Schadensersatzes festsetzt.

c) Die Art der Beweiskraft des Frachtbriefs. Die Art der Beweiskraft des Frachtbriefs richtet sich nach den allgemeinen Grundsätzen der Zivilprozeßordnung, da, wie eben gesagt, das Handelsgesetzbuch von einer besonderen Regelung

---

[8]) Lehmann-Ring S. 315; Anschütz-V. S. 428; Schott bei Endemann S. 307.

[9]) Prot. S. 782.

[10]) Staub S. 1852.

abgesehen hat. Der Frachtbrief des gewöhnlichen Frachtgeschäftes ist eine Privaturkunde und begründet als solche nach § 416 der Zivilprozeßordnung vollen Beweis dafür, daß die in ihm enthaltenen Erklärungen von dem Aussteller, d. i. dem Absender, abgegeben sind. Aber auch darüber hinaus kann ihm der Richter auf Grund der freien Beweiswürdigung weitere Bedeutung beilegen.

Allein selbst soweit der Frachtbrief vollen Beweis erbringt, ist der Gegenbeweis gegen den Inhalt des Frachtbriefs jedem Beteiligten gestattet: der Frachtbrief ist also eine schlichte Beweisurkunde. So können die Kontrahenten den Inhalt des Frachtbriefes durch Beweis entgegenstehender Nebenabreden und vorgenommener Abänderungen widerlegen. Auch können sie Einwendungen gegen den Frachtbrief in seiner Urkundenqualität vorbringen, so vor allem wegen Fälschung, Verfälschung. Selbstverständlich greifen auch die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über Anfechtung (wegen Irrtums, Betrugs, Zwangs usw.) und Nichtigkeit (wegen Scherz, Geschäftsunfähigkeit, Gesetzwidrigkeit usw.) der Rechtsgeschäfte Platz.

So kann also die „Vermutung, daß der Frachtbrief die zwischen den Parteien verabredete lex contractus enthalte, durch Gegenbeweis entkräftet werden, ebenso kann der Gegenbeweis gegen jede einzelne Bestimmung des Frachtvertrages gerichtet werden“,[11]) z. B. könnte ein Kontrahent als unrichtig beweisen die Angabe der Quantität des Frachtgutes oder die Angabe des Gewichtes oder die Berechnung der Fracht.[12]) — Selbstverständlich kann durch die Parteien die volle Beweiskraft des Frachtbriefs eingeschränkt oder ganz beseitigt werden, so z. B. wenn ausdrücklich Klauseln im Frachtbrief aufgenommen sind, die dem Frachtbrief in irgendeiner Beziehung die volle Beweiskraft entziehen.[13])

---

[11]) v. Hahn S. 580; Eger S. 80; Goldschmidt S. 740.
[12]) ROHG. Bd. 7 S. 217, Bd. 8 S. 196, Bd. 9 S. 73, Bd. 21 S. 181.
[13]) ROHG. Bd. 8 S. 196; vgl. auch Lehmann-Ring S. 315.

§ 15.

9. Der Frachtbrief als Skripturobligation.

Kann man den Frachtbrief schlechthin ein Mittel zur Begründung einer Skripturobligation nennen? Die Frage ist zu verneinen, denn die Rechte der Parteien leiten sich ja nicht aus dem Frachtbriefe her, sondern basieren auf dem Frachtvertrage und beruhen demnach nicht in der Form, wie sie im Frachtbrief beurkundet sind. Jedoch gilt dieses nur, solange der Frachtführer Gut und Brief noch in Händen hat. Händigt er beides in Erfüllung seiner Transportverpflichtung dem Empfänger aus, so erzeugt der Frachtbrief eine Skripturobligation; denn gemäß § 436 des Handelsgesetzbuches wird der Empfänger durch die Annahme des Briefes und Gutes verpflichtet, nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten.

Somit gelange ich zu dem Resultate, daß der gewöhnliche Frachtbrief in der Regel eine schlichte Beweisurkunde ist, die aber durch die Annahme des Gutes und Briefes seitens des Empfängers eine formelle Skripturobligation hervorbringt.

§ 16.

II. Des Eisenbahnfrachtbriefes.

Während das neue Handelsgesetzbuch die Vorschrift des Art. 391 Abs. 1 des alten nicht rezipiert hat, finden wir in der Eisenbahnverkehrsordnung § 61 Abs. 3 und dem Internationalen Übereinkommen Art. 8 Abs. 3 folgenden ähnlich lautenden Satz: „Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag“. Der Eisenbahnfrachtbrief ist also Beweisurkunde wie der des Handelsgesetzbuches, nur hat jener noch eine weitere Funktion: da seine Ausstellung und Annahme wesentlich ist für die Perfektion des Eisenbahnfrachtvertrages, stellt er sich außerdem dar als Vertragsurkunde.

Die Beweiskraft des Eisenbahnfrachtbriefes für den Eisenbahnfrachtvertrag ist also abhängig davon gemacht, daß jenem der Datumstempel der Versandstation aufgedrückt ist. Wie schon oben in § 3 angedeutet wurde, ist dieses Aufdrücken des Tages-

stempels lediglich die äußere Feststellung der Annahme des Gutes zur Beförderung, und der Abschluß des Vertrages liegt schon in der zu diesem Zwecke erfolgten Annahme selbst. Es ist also klar, daß auch ohne Aufpressen des Stempels der Frachtvertrag geschlossen werden kann, sobald die Tatsache der Annahme seitens der Bahn anderweit klar liegt. Somit beweist der Eisenbahnfrachtbrief ausnahmsweise auch ohne Stempel — falls derselbe z. B. infolge einer Ordnungswidrigkeit nicht aufgedrückt wurde —, wenn er nur zum Eisenbahntransport angenommen ist. Eger[1]) nimmt zwar an, daß wenn die Stemplung seitens der Bahn unterblieben ist und der Transport trotzdem stattgefunden hat, der Absender „auf andere Weise die Richtigkeit der Frachtbriefangaben dartun" müsse. Allein ich kann mich dieser Ansicht nicht anschließen: Es genügt doch wohl, wenn der Absender in einem solchen Falle die Annahme des Gutes und Briefes zur Beförderung dartut, denn sonst würde der angenommene Eisenbahnfrachtbrief den Frachtvertrag überhaupt nicht beweisen.

Der abgestempelte oder sonst zur Beförderung angenommene Eisenbahnfrachtbrief beweist also das Bestehen des Eisenbahnfrachtvertrages, und zwar nach Maßgabe der in ihm enthaltenen Angaben. Seine Beweiskraft erstreckt sich sowohl auf die Eisenbahn und den Absender, soweit die Angaben von diesem herrühren, als auch auf den Empfänger, der durch Annahme des Gutes und Briefes in den Frachtvertrag eingetreten ist. Auch steht wie beim gewöhnlichen Frachtbrief jedem der Beteiligten der Gegenbeweis gegen den positiven Inhalt des Eisenbahnfrachtbriefes offen, und dessen Beweiskraft kann beschränkt und beseitigt werden durch Klauseln im Frachtbrief, soweit diese die Eisenbahnverkehrsordnung (§ 56 Abs. 9) und das Internationale Übereinkommen (Art. 6 Abs. 3) gestatten.

Die in der Annahme und Abstemplung des Eisenbahnfrachtbriefes liegende Anerkennung der vom Absender angegebenen Menge und Beschaffenheit des Gutes seitens der Eisenbahn geht natürlich nur so weit, als die Prüfung dieser Angaben der Eisenbahn möglich war, so z. B. bezüglich der Natur des Gutes, be-

---

[1]) Eger, EVO. S. 277; Gerstner S. 152.

züglich des Gewichts und der Stückzahl. Da aber die Eisenbahn bei gewissen Arten von Gütern nicht stets die Übereinstimmung der Angaben im Brief über Gewicht und Stückzahl mit dem eingelieferten Gut prüfen kann, macht das Internationale Übereinkommen (Art. 8 Abs. 4) und die Eisenbahnverkehrsordnung (§ 61 Abs. 4) eine Ausnahme von der regulären Beweiskraft bezüglich der Güter, deren Aufladung nach den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung oder der Tarife oder besonderer Vereinbarung vom Absender besorgt wird. Bezüglich dieser Güter „machen die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung bezw. Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrief beurkundet ist".[2]) Vor allem fallen unter diese Kategorie diejenigen Güter, welche als Wagenladungen transportiert werden. Mit Rücksicht auf diese bestimmen die Eisenbahnverkehrsordnung und auch die meisten Tarife, daß der Absender dieselben selbst in die ihm dazu gestellten Wagen verladen soll, und nach § 58 Abs. 3 der Eisenbahnverkehrsordnung — das Internationale Übereinkommen überläßt diese Regelung in Art. 7 Abs. 3 den Gesetzen und Reglements des betreffenden Staates — kann der Absender von der Eisenbahn verlangen, daß sie eine Prüfung des Gewichts und der Stückzahl gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühr vornimmt. Hat die Eisenbahn nun diesem Verlangen des Absenders gewillfahrt, was sie nicht zu tun braucht, wenn „die vorhandenen Wägevorrichtungen nicht ausreichen oder die Beschaffenheit des Gutes oder die Betriebsverhältnisse eine Feststellung der Stückzahl nicht gestatten", so wird ein entsprechender Vermerk auf dem Frachtbrief angebracht. Fehlt nun diese Bemerkung auf dem Eisenbahnfrachtbrief, so muß der Absender Gewicht und Stückzahl durch andere Mittel beweisen.[3]) Jedoch kommt bei diesen Vorschriften nur das Aufladen, nicht das Abladen in Frage.[4])

---

[2]) I. Ü. Art. 8 Abs. 4.

[3]) Dagegen nennt Eger, EVO. S. 278 u. im Arch. f. bürgerl. R. S. 139 Art. 8, 4 u. § 61, 4 eine „einzelne Nutzanwendung von Art. 31, 3 u. § 86, 3".

[4]) Gerstner S. 155; Prot. d. III. Konferenz S. 15 ff., 33 ff.

D. Die Wirkungen des Frachtbriefs.

§ 17.

1. Zwischen Absender und Frachtführer.

Außer den Wirkungen des Frachtbriefs, die sich aus seiner Bedeutung als Beweisurkunde über den Abschluß des Frachtvertrages mit dem angegebenen Inhalt herleiten, äußert derselbe noch andre Rechtsfolgen, die von Wichtigkeit sind, zwischen Absender und Frachtführer.

Am Schluß von § 426 des Handelsgesetzbuches finden wir folgende Bestimmung: „Der Absender haftet dem Frachtführer für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in dem Frachtbrief aufgenommenen Angaben", und ähnlich lauten Art. 7 Abs. 1 des Internationalen Übereinkommens und § 57 der Eisenbahnverkehrsordnung. Während im alten Handelsgesetzbuch Art. 393 nur von einer Haftung des Absenders für „alle Strafen und Schäden, die denselben wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der Begleitpapiere treffen," spricht, ist die Haftung des Absenders nach heutigem Recht auf Richtigkeit und Vollständigkeit aller Angaben ausgedehnt. Sie tritt ein, ohne daß dem Absender ein Verschulden zur Last zu fallen braucht, und derselbe ist verpflichtet, die Folgen zu tragen, die durch das Vertrauen des Frachtführers auf die richtigen, genauen und genügenden Angaben des Briefes entstanden sind. Unter diesen Folgen kommen einmal diejenigen in Betracht, die den Absender unmittelbar treffen, z. B. Verluste, Beschädigungen des Gutes, Fehldirigierung, Verwechslung, Verspätung, unrichtige Ablieferung u. a., und zweitens fallen darunter diejenigen, die den Frachtführer treffen, z. B. Verlust oder Beschädigung der Transportmittel, Beschädigung der Güter Dritter, die dann berechtigt sind, vom Absender Schadensersatz zu verlangen u. a. Liegt allerdings konkurrierendes Verschulden des Frachtführers vor, so kann der Absender die Schadensersatzpflicht beseitigen oder beschränken in Gemäßheit von § 254 Abs. 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches; dies würde z. B. der Fall sein, wenn der Frachtführer, trotzdem die Diskrepanz zwischen Frachtbrief-

angaben und eingeliefertem Gut klar auf der Hand liegt, Gut samt Brief zum Transport angenommen hat.[1])

Sodann bestimmt § 429 Abs. 2: „Für den Verlust oder die Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld und Wertpapieren haftet der Frachtführer nur, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Wert des Gutes bei der Übergabe zur Beförderung angegeben ist". Somit wird also eine Ausnahme gemacht von den Vorschriften über die allgemeine Haftung des Frachtführers bei Verlust und Beschädigung der §§ 429, 430 des Handelsgesetzbuchs. Die Angabe von Beschaffenheit oder Wert — eine von beiden ist genügend — braucht nicht notwendig im Frachtbrief zu erfolgen, auch mündliche oder sonstige schriftliche Angabe erfüllt denselben Zweck, jedoch wird die Deklaration der Einfachheit halber regelmäßig im Frachtbrief aufgenommen werden. Die Angabe ist eine einseitige empfangsbedürftige Willenserklärung, durch die der Absender, nicht der Frachtführer gebunden ist.[2]) Sie braucht nicht bei Abschluß des Frachtvertrages abgegeben zu werden, sondern der Absender kann sie bis zur Übergabe des Gutes zum Transport verschieben. Ist die Guts- oder Wertdeklaration — welche letztere der ersteren aus praktischen Gründen vorzuziehen ist[3]) — rechtzeitig vorgenommen worden, so muß der Ersatzberechtigte die Höhe des Schadens beweisen; mehr als den deklarierten Wert erhält er jedoch nicht ersetzt. Erfolgt sie aber erst nach der Übergabe, so haftet der Frachtführer überhaupt nicht mehr, selbst wenn es ihm möglich gewesen wäre, eine Schutzvorrichtung anzubringen. Das gleiche gilt, wenn die oben bezeichneten Objekte nicht deklariert werden. Der Frachtführer haftet dann nicht für ihren Verlust oder ihre Beschädigung, nicht einmal für den mittleren Wert derselben. „Das beruht", wie Staub[4]) sagt, „darauf, daß wenn die Angabe gemacht worden wäre, der Frachtführer Gelegenheit gehabt hätte, dem Gut besondere Aufmerksamkeit zu widmen." Ja der Frachtführer haftet in diesem Falle nicht einmal für

[1]) Makower S. 1496; Eger, EVO. S. 250; Staub S. 1855.
[2]) ROHG. Bd. 11 S. 424.
[3]) Lehmann-Ring S. 326.
[4]) Staub S. 1863.

eignes Verschulden. Fällt ihm allerdings dolus zur Last, so kann er zwar nicht auf Grund von § 430 Abs. 3, der nicht die Voraussetzungen einer event. Schadensersatzpflicht, sondern nur die Höhe des Schadensersatzes beim Vorliegen der angeführten Voraussetzungen statuieren will, oder aus dem Frachtvertrage zur Rechenschaft gezogen werden, wohl aber untersteht er den allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über unerlaubte Handlungen, z. B. den §§ 823, 826.

§ 18.

2. Beim Eintritt von Samtfrachtführern.

Wie ich schon in § 12 ausgeführt, wird der Frachtbrief zur Vertragsurkunde, wenn der erste Frachtführer einem anderen Frachtführer das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung behändigt.

Sind nun mehrere sukzessive [1]) Frachtführer an dem Transport des Gutes beteiligt, so muß man drei Arten unterscheiden; einmal die Teilfrachtführer, die die Beförderung des Gutes nur für eine Teilstrecke übernehmen, mit dem Absender einen eigenen Frachtvertrag abschließen und einen neuen Frachtbrief erhalten; somit existieren in diesem Falle mehrere selbständige, voneinander unabhängige Frachtverträge und -führer. Als zweite Art kommen in Betracht die Unterfrachtführer; sie übernehmen durch einen selbständigen Vertrag mit dem ursprünglichen oder Hauptfrachtführer den Transport für die ganze Strecke oder einen Teil derselben, stellen sich also dar als Gehilfen des Hauptfrachtführers und treten in keinerlei Rechtsbeziehungen zum Absender.[2]) Endlich die sogen.[3]) „Samtfrachtführer"; sie transportieren auf Grund eines durchgehenden oder direkten, d. h. eines direkt auf den Empfänger ausgestellten Frachtbriefes das Gut in der Weise, daß der ursprüngliche Frachtführer Gut und Brief einem anderen Frachtführer aushändigt, dieser einem Dritten usf. Jeder nachfolgende Frachtführer tritt dadurch in

[1]) Schott bei Endemann S. 435.
[2]) HGB. §§ 431, 432 Abs. 1.
[3]) Schott S. 436 ff.

den Frachtvertrag gemäß dem Frachtbrief ein,[4]) d. h. er kommt, wie Schott sagt, „in ein direktes Vertragsverhältnis zum Absender, gerade als ob er auf Grundlage des ursprünglichen Frachtbriefes von Anfang an den Frachtvertrag unmittelbar mit dem Absender abgeschlossen und die Ausführung des ganzen Transports übernommen hätte". Dieses Vertragsverhältnis zwischen Absender und den Samtfrachtführern beruht auf dem „Samtfrachtvertrag", es ist also seiner Entstehung und seinem Inhalt nach einheitlich. Diesen Vertrag schließen Absender und alle Samtfrachtführer sukzessive und stillschweigend durch Annahme des Gutes mit dem Brief seitens der letzteren. Somit ist Voraussetzung, daß jeder nachfolgende Frachtführer das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, der damit zum durchgehenden wird. Erfüllt der zweite, dritte usw. Frachtführer diese Voraussetzung, so tritt er als Gesamtschuldner „gemäß dem Frachtbrief in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach dem Inhalt des Briefes auszuführen".[5])

Wird jedoch ein neuer Frachtbrief einem Nachmann gegenüber ausgestellt, so tritt, auch wenn jener in Einzelheiten auf den ursprünglichen zurückgreift, Samthaftung nicht ein.[6]) Doch stellt sich die Ausfertigung einer Kopie nicht als Ausstellung eines neuen Frachtbriefs dar.[7]) Wird nun der Inhalt des ursprünglichen Frachtbriefs abgeändert, so muß man unterscheiden, ob dies mit oder ohne Zustimmung des Absenders geschehen ist. Ist ersteres der Fall, so liegt ein neuer Frachtbrief vor, der durch die Hände aller Samtfrachtführer gehen muß, wenn durch seine Annahme Korrealhaftung eintreten soll. Hat dagegen der Brief willkürlich durch einen der Samtfrachtführer Abänderung erlitten, so haftet der Frachtführer, der das abgeänderte Papier bekam, nur noch nach Maßgabe des abgeänderten Inhalts, denn er hat das Transportgut nicht mit dem ursprünglichen, sondern

---

[4]) HGB. § 432 Abs. 2.
[5]) HGB. 432 Abs. 2.
[6]) ROHG. Bd. 7 S. 218.
[7]) Keyßner S. 454.

mit einem neuen Frachtbrief übernommen. Bringt jedoch ein Vormann bloße Privatvermerke auf dem ursprünglichen Frachtbrief an (so z. B. Berichtigungen über die Gewichtsangabe),[8]) so haben diese keinen Einfluß auf die Haftung des § 432 Abs. 2.

Die Samthaftung bedeutet, daß jeder der Samtfrachtführer so haftet, als hätte er den Transport über die ganze Strecke nach dem Inhalt des Frachtbriefs selbst übernommen.[9]) Es greifen also die Grundsätze des § 421 des Bürgerlichen Gesetzbuches Platz über die Korrealhaftung. Jeder Frachtführer ist also nicht bloß verantwortlich für seine Strecke, sondern auch für die seiner Vor- und Nachmänner, für deren Verschulden er eintreten muß, falls sie dem Inhalt des Frachtbriefs zuwidergehandelt haben. Er kann nur solche Einwendungen vorbringen, die ihm zustehen würden, wenn er selbst den ganzen Transport ausgeführt hätte, und nur die Einreden aus der eigenen Person und den §§ 422 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Dem Absender steht die Wahl zu, welchen von den Frachtführern er belangen will, ohne daß diese die exceptio divisionis oder excussionis haben, denn „es handelt sich", wie die Denkschrift[10]) sagt, „nicht um eine Bürgschaft des einen für den andern, sondern um eine selbständige Verantwortlichkeit jedes einzelnen für die Ausführung des Transportes". Auch braucht der Absender nicht zu beweisen, daß gerade auf der Transportstrecke des Belangten der Schaden eingetreten ist. — Die Haftung des ersten Frachtführers ist aber noch weitergehend, denn er haftet aus dem Frachtvertrag: während für die folgenden Samtfrachtführer der Frachtbrief Vertragsurkunde ist, ist er ja für ihn nur Beweisurkunde. Somit haftet er für alle Verstöße gegen den Frachtvertrag überhaupt, auch wenn sie sich mit dem Inhalt des Frachtbriefs vertragen sollten.

Während für das Außenrechtsverhältnis der Samtfrachtführer also die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs volle Geltung haben, hat das Handelsgesetzbuch in § 432 Abs. 3 für den innen-

---

[8]) ROHG. Bd. 11 S. 212.
[9]) Lehmann-Ring S. 333.
[10]) Denkschr. S. 259.

rechtlichen Ausgleich teils neue, teils abweichende Bestimmungen getroffen. Ist nämlich einer der beteiligten Frachtführer zur Schadensersatzleistung herangezogen worden, so steht ihm ipso jure, also ohne Zession, der Regreß gegen denjenigen zu, der den Schaden verschuldet hat. Kann dieser nicht ermittelt werden, so ist der Ausfall nicht, wie im Bürgerlichen Gesetzbuch § 426 Abs. 1, von den übrigen Samtschuldnern zu gleichen Teilen zu tragen, sondern die Samtfrachtführer haften dafür „nach dem Verhältnis ihrer Anteile an der Fracht". Doch sind im letzteren Falle diejenigen nicht schadensersatzpflichtig, die den Beweis erbringen können, daß sich auf ihrer Strecke der Schaden nicht zugetragen hat.

Während nun diese Vorschriften des § 432 des Handelsgesetzbuches dispositiv, also durch Vertrag der Beteiligten abänderbar sind, sind derartige Vereinbarungen im Eisenbahnfrachtrecht unstatthaft: § 471 des Handelsgesetzbuchs sagt ausdrücklich, daß die so begründeten Verpflichtungen der Samtfrachtführer weder durch die Eisenbahnverkehrsordnung noch durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden können. In der Erwägung aber, daß es für das Interesse des Eisenbahnfrachtverkehrs, bei dem doch häufig mehrere Eisenbahnen an der Beförderung des Gutes beteiligt sind, empfehlenswert sei, den Eisenbahnen die Möglichkeit einzuräumen, eine gewisse Beschränkung in der Zahl der vom Berechtigten in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen eintreten zu lassen,[11]) statuieren § 469 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs und ebenso Art. 27 des Internationalen Übereinkommens und § 100 Abs. 3 der Eisenbahnverkehrsordnung eine Ausnahmebestimmung von § 432 Abs. 2 für den Eisenbahnfrachtverkehr. Wird nämlich die Beförderung auf Grund desselben Frachtbriefs durch mehrere aufeinanderfolgende Eisenbahnen bewirkt, so können „die Ansprüche aus dem Frachtvertrag — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen untereinander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn, auf deren Strecke sich

[11]) Prot. S. 4702, 5030.

der Schaden ereignet hat, gerichtet werden".[12]) Unter diesen Bahnen steht dem Kläger das Wahlrecht zu, das jedoch mit der Klagerhebung erlischt. Durch diese Vorschrift aber „wird nur dem Absender gegenüber die formelle Passivlegitimation beschränkt, in materieller Hinsicht bleibt die solidarische Haftung der Bahnen untereinander unverändert und unbeschränkt",[13]) denn die Parenthese „unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen untereinander" will das Innenverhältnis der Bahnen als Gesamtschuldverhältnis unberührt lassen. Wird also eine der oben genannten Bahnen zur Schadensersatzleistung herangezogen, so kann sie sich an jede andere beteiligte Bahn im Regreßwege halten.

Die Beschränkung der Passivlegitimation bezieht sich lediglich auf die Geltendmachung der Ansprüche des Absenders bezw. Empfängers aus dem Eisenbahnfrachtvertrag gegen die Eisenbahnen;[14]) der Anspruch der Eisenbahnen gegen den Absender oder nicht auf dem Eisenbahnfrachtvertrag fundierte Ansprüche gegen die Bahnen, z. B. wegen verweigerten Abschlusses des Vertrags, regeln sich dagegen unverändert nach den allgemeinen Normen des bürgerlichen Rechts über die Passivlegitimation. Fernerhin soll diese Regelung der Passivlegitimation nur Geltung haben für die Ansprüche, die im Wege der Klage geltend gemacht werden. Ausnahmsweise aber — um sich mit dem prozessualen Grundsatze,[15]) daß den Forderungen des Klägers die Gegenforderung des Beklagten im Wege der Widerklage oder mittels Aufrechnung in demselben Prozeß entgegengesetzt werden darf, falls die Voraussetzung der Konnexität erfüllt ist, nicht in Widerspruch zu setzen — ist durch § 100 Abs. 4 der Eisenbahnverkehrsordnung und Art. 28 des Internationalen Übereinkommens bestimmt worden, daß Ansprüche auch gegen andere als die drei bezeichneten Bahnen im Wege der Widerklage oder mittels Aufrechnung geltend gemacht werden können, „wenn

---

[12]) EVO. § 100 Abs. 3.
[13]) Eger, EVO. S. 470.
[14]) Lehmann-Ring S. 398; Rosenthal S. 280.
[15]) ZPO. §§ 33, 145.

deren Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet". Beruhen also die Klage einerseits und die Widerklage oder Aufrechnung andrerseits auf verschiedenen Frachtverträgen, so sind die letzteren gegen erstere unstatthaft und die klägerische Bahn kann jeden derartigen Gegenanspruch je nach der Lage des konkreten Falls ablehnen oder zur selbständigen Geltendmachung verweisen.

§ 19.

3. Zwischen Frachtführer und Empfänger.

Wie schon in § 1 angedeutet wurde, ist der Frachtbrief von wesentlicher Bedeutung für den endgültigen Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag. Denn sobald nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte der Frachtbrief dem Empfänger ausgehändigt worden ist oder vom Empfänger gemäß § 435 des Handelsgesetzbuches Klage gegen den Frachtführer erhoben wurde, erlischt das Verfügungsrecht des Absenders.[1]) Unter dem Verfügungsrecht versteht man auf dem Gebiete des Frachtvertrages — nach allgemein herrschendem und auch im Internationalen Übereinkommen rezipierten Sprachgebrauch — die Befugnis des Absenders, dem Frachtführer bindende Weisungen bezüglich des in seinen Händen befindlichen Gutes zu erteilen.[2]) Diese Befugnisse des Absenders normieren § 433 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches, § 73 der Eisenbahnverkehrsordnung und Art. 15 des Internationalen Übereinkommens in ähnlicher Weise folgendermaßen, daß der Absender verlangen kann, daß das Gut

1. auf der Versandstation zurückgegeben;
2. unterwegs angehalten;
3. auf der Bestimmungsstation zurückgehalten;
4. oder an einen andern Empfänger;
5. oder an einem andern Ort ausgeliefert;
6. oder nach der Versandstation zurückgesandt werde;

---

[1]) HGB. § 433 Abs. 2.
[2]) Gerstner S. 252.

7. oder daß eine Nachnahme nach Eingang nachträglich aufgelegt, erhöht, gemindert oder zurückgezogen;
8. oder daß die Sendung fracht- und gebührenfrei abgeliefert werde.[3])

Mit dem obengenannten Zeitpunkt nun tritt der Empfänger an Stelle des Absenders: ersterer ist also in demselben Maße wie bisher letzterer berechtigt, dem Frachtführer Anweisungen bezüglich des Transportes zu erteilen. Der Frachtführer darf jetzt Weisungen seitens des Absenders nicht mehr Folge leisten, sondern eben nur noch denen des Empfängers. Verletzt er diese Verpflichtung, so macht er sich dem Empfänger für das Gut verhaftet, d. h. er muß für allen Schaden einstehen, der durch sein rechtswidriges Verfahren mit dem Gut dem Empfänger entsteht, soweit als er vorher dem Absender haftbar sein würde.

In sachenrechtlicher Beziehung darf man diesen Vorschriften des § 433 meines Erachtens keinerlei Bedeutung beilegen. Denn da der Frachtbrief kein Traditionspapier wie das Konnossement, sondern nur schlichte Beweisurkunde ist, kann ich Hellwig[4]) nicht beipflichten, der dem Empfänger ein dingliches Recht durch die Übergabe des Frachtbriefes an dem Gute einräumen will. Auch liegt in der Übergabe des Briefes nicht notwendig „die Erklärung des Frachtführers, daß er nun für den Empfänger als dessen Verwahrer das Gut in Gewahrsam behalte". Dazu würden besondere Abreden nötig sein. Folglich bleibt auch das Verfolgungsrecht des Absenders der Konkursordnung (§ 44) unberührt durch Abgabe des Briefes.

So hat die Übergabe des Frachtbriefes nur obligatorische Wirkung: „sie gewährt, wie Cosack[5]) sagt, dem Empfänger nur persönliche Forderungen gegen den Frachtführer". Dieser muß sich den Anordnungen des Empfängers unterordnen und ist jetzt nicht mehr berechtigt, einer Gegenorder des Absenders stattzugeben — doch nur, falls der Empfänger den Frachtbrief wirklich angenommen hat. Denn andernfalls muß ja der Fracht-

[3]) EVO. § 73 Abs. 1.
[4]) Hellwig S. 492.
[5]) Cosack S. 433.

führer nach § 437 des Handelsgesetzbuches „Anweisung beim Absender einholen".

Während dem Empfänger nach der Annahme des Briefes nur Rechte zustehen, treffen ihn, wenn er auch das Gut annimmt, auch Verpflichtungen: er ist von diesem Moment an verpflichtet, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefs, also skripturmäßig, Zahlung zu leisten.[6]) Dahin gehören Fracht, Spesenforderungen (wie Lagergelder, Zoll- und Steuergebühren, Liegegelder, Kosten u. ä.), etwaige Frachtzuschläge, denn der Empfänger muß nicht nur die dem Frachtführer selbst erwachsenden, sondern alle von diesem überhaupt geltend zu machenden Forderungen begleichen, schließlich alle Nachnahmen. Aber alle nur, soweit sie im Frachtbrief angegeben sind. Als verbrieft muß man aber schon die Forderungen ansehen, auf die der Frachtbrief nur Bezug nimmt, so z. B. durch Verweisung auf ein Begleitpapier, Zollpapier, Tarif oder Reglement. Bei anderen Verpflichtungen muß ein besonderer Verpflichtungsgrund auf seiten des Empfängers vorliegen; fehlt ein solcher, kann sich der Frachtführer nur an den Absender halten. Daß letzterer neben dem Empfänger für alle Forderungen des Frachtführers haftet, ist bereits im § 1 erwähnt worden.

Unter Annahme versteht Lehmann-Ring[7]) „den der Auslieferung entsprechenden Willensakt auf seiten des Empfängers". Er muß nicht notwendig „in der Form der Übernahme des unmittelbaren Besitzes" vor sich gehen, es reicht schon hin, wenn der Frachtführer mit Willen des Empfängers das Gut bei einem tertius deponiert oder selbst in Verwahrung nimmt.

Entsprechende Bestimmungen finden wir in der Eisenbahnverkehrsordnung § 76 Abs. 4 und dem Internationalen Übereinkommen Art. 17.

§ 20.

4. Zwischen Absender und Empfänger.

Für das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Empfänger hat der Frachtbrief und seine Aushändigung an den letzteren

[6]) HGB. § 436.

[7]) Lehmann-Ring S. 345.

nur die Bedeutung einer schlichten Beweisurkunde, die in § 14 ausgeführt ist. Andere Wirkungen des Frachtbriefs zwischen den beiden genannten Personen finden wir weder im Handelsgesetzbuch noch in dem Internationalen Übereinkommen und der Eisenbahnverkehrsordnung. Wie weit also der Empfänger dem Absender verpflichtet ist und umgekehrt, regelt sich nach bürgerlichem Recht.

Zweiter Abschnitt.

Das Frachtbriefduplikat.

§ 21.

A. Geschichtliche Entwicklung.

Während, wie in § 4 ausgeführt, der Frachtbrief sich schon in das 15. Jahrhundert zurück verfolgen läßt, finden wir den ersten Anklang an das Frachtbriefduplikat erst Mitte des 19. Jahrhunderts in den Eisenbahnbetriebsreglements. So spricht das „preußische Betriebsreglement für die Staatseisenbahnen und die unter der Verwaltung des Staates stehenden Eisenbahnen v. 18. 7. 1855“ [1]) in § 51 Abs. 2 von „zwei gleichlautenden Exemplaren des Frachtbriefes, deren eins dem Absender von dem Expedienten vollzogen und abgestempelt zurückgegeben wird“. Dieses als Empfangsbescheinigung gedachte Papier heißt jedoch noch nicht Duplikat. Diesen Namen erhält es erst im „Reglement für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen v. 5. 1. 1861“ [2]) in § 6 Nr. 4. Dieses Reglement kennt zugleich besondere Aufnahmescheine, und nur für den Fall, daß von der Eisenbahnverwaltung die Ausstellung solcher unterblieb, mußten Frachtbriefduplikate auf Antrag des Absenders ausgestellt werden. Die gleichen Bestimmungen enthielten „das preußische Betriebsreglement v. 17. 2. 1862“ in § 5

[1]) Abgedruckt im MinBl. f. d. ges. innere Verw. in den Kgl. Preuß. Staaten Jahrg. 1853 S. 207 ff.

[2]) Ebenda Jahrg. 1861 S. 23 ff.

Abs. 4[3]) und „das Vereinsgüterreglement v. 3. 9. 1865“ in § 5 Abs. 4,[4]) so daß das Duplikat damals immer nur subsidiäre Bedeutung hatte. Erst durch „das Bundesreglement v. 1. 10. 1870“[5]) wurde die Ausstellung von Frachtbriefduplikaten auf Wunsch des Absenders obligatorisch, eine Bestimmung, die in die heutige Eisenbahnverkehrsordnung v. 1. 4. 1909 in § 61 Abs. 5 Eingang gefunden hat.

Von der einschneidendsten Bedeutung für die Entwicklung des Frachtbriefduplikats ist das Internationale Übereinkommen v. 14. 11. 1890 gewesen, das seine Entstehung den drei Konferenzen von 1878, 1881, 1886 verdankt. Auf der 1. Konferenz fanden gelegentlich der Beratung über das vielumstrittene Verfügungsrecht des Absenders auch lange Erörterungen über das Frachtbriefduplikat statt, wobei man vor allem über Ausstellung und Bedeutung desselben disputierte. Nach langen Debatten stellte man sich jedoch ganz auf den Boden des deutschen Rechts: der Absender hat bis zur Ablieferung des Gutes bezw. des Briefes an den Empfänger nach Ankunft am Bestimmungsort das alleinige Verfügungsrecht über das Gut. Mithin lehnte man einerseits das System des schweizerischen Entwurfs ab, der auf Grund des Art. 16 des schweizerischen Eisenbahntransportgesetzes v. 20. 5. 1875 den Absender nach Absendung des Gutes nur dann für dispositionsberechtigt erklärte, wenn im Frachtbrief der Passus enthalten sei, „daß das Gut auf Rechnung und Gefahr des Absenders reise“;[6]) andrerseits wies man auf den im Sinne des jetzigen Art. 15 Abs. 2 gehaltenen Eventualantrag der Schweiz ab.

In Frankreich und Belgien[7]) galt zwar mangels ausdrücklicher gesetzlicher Vorschriften im allgemeinen dasselbe System wie in Deutschland.[8]) Auf Grund eines Urteils des französischen

---

[3]) Abgedruckt im MinBl. f. d. ges. innere Verw. in den Kgl. Preuß. Staaten Jahrg. 1862 S. 96 ff.

[4]) Ebenda Jahrg. 1865 S. 261 ff.

[5]) Abgedruckt im BGBl. Jahrg. 1870 S. 419.

[6]) Gerstner S. 252 ff.

[7]) Ebenda S. 250.

[8]) Sarrut Nr. 559—561.

Kassationshofes v. 9. 12. 1873 hatte sich aber die Anschauung ausgebildet, daß bei Ausstellung eines récépissé à remettre à l'expéditeur der Absender nur dann verfügungsberechtigt sei, wenn er diese Empfangsbescheinigung besitze; häufig spricht man sogar dem Empfänger, der dieses Papier in Händen hat, die Verfügungsberechtigung schon vor Ankunft des Gutes zu.[9])

Der Wunsch nach einem negotiablen Transportpapier aber wurde auch in Deutschland immer lebhafter, und eine größere Anzahl Handelskammern[10]) wollte die Bestimmung über das Verfügungsrecht dahin modifiziert wissen, daß dasselbe dem Absender nur zustehen solle, wenn er sich im Besitz des Frachtbriefduplikats befindet. So kam es, daß bei Beginn der 2. Konferenz mehrere dahin gehende übereinstimmende Anträge vorlagen. Da man sich jetzt von Anfang an klar darüber war, daß dem Empfänger das Recht eingeräumt werden müsse, noch während des Transportes das Verfügungsrecht des Absenders einzuschränken, sollte dem Empfänger ein Papier eingehändigt werden. So gelangte man im allgemeinen, von deutschrechtlichen Grundsätzen ausgehend, die jedoch im Sinne der französischen Gerichtspraxis modifiziert wurden, zur jetzigen Fassung des Art. 15 Abs. 2: Der Absender ist nur dann verfügungsberechtigt, „wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist". Letzteren Absatz nahm die 2. Konferenz, wie der Bericht der Majorität der 1. Kommission[11]) lautet, auf, „um einem praktischen Bedürfnisse des Handels zu entsprechen" und „den Empfänger, dem das Duplikat zugestellt ist, vor dem Nachteil zu bewahren, den ihm der Absender durch eine nachträgliche Änderung verursachen könnte". Dem Duplikat aber „den Charakter eines Konnossements" zu geben, lehnten sämtliche Delegationen ab.[12]) Nun war noch die Frage zu lösen, ob die Ausstellung des Duplikates fakultativ oder obligatorisch im internationalen Frachtverkehr sein sollte. Nach langer Erörterung dieses Punktes wurde auf der 2. Beratung der 2. Konferenz dem Antrag des niederländischen

---

[9]) Schweiz. Memorial Nr. V, 3 S. 14.
[10]) Gerstner S. 24ff.
[11]) Prot. d. 2. Konferenz S. 98.
[12]) Ebenda S. 31; I. Ü. Art. 8 Abs. 6.

Delegierten stattgegeben und die Ausstellung des Duplikates in Art. 8 Abs. 5, unabhängig von dem Willen des Absenders, zur unbedingten Pflicht der Eisenbahn gemacht. Zwar hat Deutschland auf der Pariser Konferenz 1898 die fakultative Ausstellung beantragt, um die versendende Bahn zu entlasten, allein der Antrag wurde mit Recht abgelehnt, denn „die Sicherheit des internationalen Verkehrs erscheint so wichtig, daß demgegenüber die Unbequemlichkeit einzelner Versender nicht in Betracht kommen kann.[13])

Das alte Handelsgesetzbuch enthält noch keine Bestimmungen über das Frachtbriefduplikat. Im Anschluß an das internationale Frachtrecht gestaltete sich aber bald auch im Inlandverkehr die Entwicklung desselben. So nahmen die Eisenbahnverkehrsordnungen von 1892, 1895 und 1899 die Vorschriften des Internationalen Übereinkommens an, ebenso die neue Eisenbahnverkehrsordnung von 1909. Und in Anbetracht „der praktischen Bedeutung dieser Einrichtung und des großen Wertes, der in den Kreisen des Handelsstandes darauf gelegt wurde", sind die wesentlichsten Bestimmungen über das fragliche Recht des Absenders und über die mit Ausstellung eines Duplikates verbundenen Wirkungen im neuen Handelsgesetzbuch[14]) aufgenommen worden.[15]) Doch entschied sich das deutsche Recht nur für die fakultative Ausstellung des Duplikates.

§ 22.

B. Inhalt und Form.

Das Frachtbriefduplikat ist, wie schon sein Name sagt, eine zweite wörtliche Ausfertigung des Frachtbriefs seitens des Ausstellers, hat also denselben Inhalt wie dieser und muß infolgedessen in seinem Inhalt den Vorschriften des § 56 der Eisenbahnverkehrsordnung und Art. 6 des Internationalen Übereinkommens entsprechen. Es wird zusammen mit dem Frachtbrief, von dem es sich zunächst nur durch das Wort „Duplikat"

---

[13]) v. d. Leyen, Zeitschr. f. d. ges. HR. Bd. 49 S. 429.
[14]) StGB. § 455.
[15]) Denkschr. S. 539; Eger, EVO. S. 279.

unterscheidet, der Ablieferungsstelle eingereicht. Die Bahn hat dann die Pflicht, beide Urkunden auf ihre Übereinstimmung hin zu prüfen. Fehlt diese schon bei der Einreichung, kann die Bahn das Duplikat zurückweisen; zeigt sich dagegen die Diskrepanz beider erst später, so ist nur der Frachtbrief „beweiskräftig".[1]) Stimmen beide Exemplare überein, so wird dem Absender das von der Expedition vollzogene, d. h. gestempelte und unterschriebene Duplikat wieder ausgehändigt und dem Frachtbrieforiginal der Stempel „Duplikat erteilt" aufgedrückt. Beide Papiere erhalten dann dieselben Stempel, so den Tagesstempel der Ablieferungsstation, den Wägestempel, die Unterschrift des Annahme- und Wiegebeamten, endlich die Bescheinigung über die festgestellte Stückzahl. Außerdem aber muß die Eisenbahn „auf dem Duplikat den Empfang des Gutes unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung bescheinigen".[2]) Folglich ist die bloße Ausstellung einer vollzogenen Abschrift des Originalfrachtbriefs noch keine legale Empfangsbescheinigung, vielmehr muß diese expressis verbis auf dem Duplikat vermerkt sein.[3]) Da „der Empfang der Gutes zu bescheinigen" ist, ist notwendige Voraussetzung zur Ausstellung eines Duplikates, daß das Gut vollständig der Bahn ausgehändigt ist. Außerdem soll diese Bescheinigung des Empfangs unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung erfolgen; nun kann aber der Fall eintreten, daß das Gut nicht sofort befördert werden kann, infolgedessen der Bahn in Verwahrung gegeben wird. Da hier das Datum der Beförderung noch unbekannt ist, kann eine Empfangsbescheinigung nicht ausgehändigt werden. Für diesen Fall muß sie dem Absender in anderer Weise gegeben werden. Gemäß § 64 Abs. 1 der Eisenbahnverkehrsordnung ist die Eisenbahn dann verpflichtet, die ihr zugeführten Güter „gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte in einstweilige Verwahrung zu nehmen, daß die Annahme zur Beförderung und die Aufdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist".

---

[1]) Rosenthal S. 71.
[2]) EVO. § 61 Abs. 5; I. Ü. Art. 8 Abs. 5.
[3]) Eger, EVO. S. 280.

Was die Form des Duplikates im inländischen Verkehr anbelangt, so hat die Eisenbahnverkehrsordnung davon abgesehen, dem Duplikate besondere Formulare zugrunde zu legen. Bei der Ausstellung eines Frachtbriefduplikates wird ein Frachtbrief benutzt, auf dem vom Absender das Wort „Duplikat" angebracht ist. Der Grund zu diesem Fehlen besonderer Formulare dürfte wohl in folgendem zu suchen sein: Da in der Ausstellung eines Duplikates eine große Beschränkung in dem Verfügungsrecht des Absenders liegt, wird von Kaufleuten von diesem Papier wenig Gebrauch gemacht. In den meisten Fällen wird sich ein Kaufmann, dem vor allem wohl an einer Quittung über die zur Beförderung eingelieferten Ware liegen wird, der in § 61 Abs. 8 angegebenen Quittungsbücher[4]) bedienen, die auf die Verfügung über das rollende Gut keinerlei Einfluß üben.

Für den internationalen Verkehr bestehen auch besondere Formulare für das Frachtbriefduplikat, dessen Ausstellung ja für denselben obligatorisch ist. Sie sind den Frachtbrieforiginalformularen[4]) nachgebildet, die zufolge Art. 6 Abs. 2 in den Ausführungsbestimmungen § 2 Abs. 1 eingeführt wurden. Geändert wurden sie durch das Pariser Zusatzübereinkommen v. 16. 6. 1898: während sich nämlich früher Original und Duplikat durch das Fehlen der Kostenansätze der Eisenbahn usw. auf der Rückseite des letzteren und das rote Papier des letzteren unterschieden,[5]) bildet heute den einzigen Unterschied noch die Überschrift „Frachtbriefduplikat".

§ 23.

C. Die rechtliche Natur des Frachtbriefduplikates.

Da im Handelsstande vielfach die Ansicht verbreitet war, daß dem Frachtbriefduplikat eine dem Konnossement oder Ladeschein ähnliche Wirkung beizumessen sei, wurde, wie schon in § 21 angedeutet ward, im Internationalen Übereinkommen Art. 6 Abs. 8 folgender Satz aufgenommen: „Das Duplikat hat nicht die

---

[4]) s. oben § 6.

[5]) Günther S. 18.

Wirkung eines Originalfrachtbriefs und ebensowenig diejenige eines Konnossements (Ladescheins)", und dieselbe Bestimmung finden wir in § 61 Abs. 6 der Eisenbahnverkehrsordnung. Es liegt wohl schon in der Natur des Originalfrachtbriefs als Begleitpapier, daß dem Duplikat dessen Wirkung nicht zugesprochen werden konnte, denn ein Frachtbrief, der in dem Besitz des Absenders bleibt, mithin vom rollenden Gut getrennt wird, hört juristisch auf, Frachtbrief zu sein. Deshalb ist keine der oben ausgeführten Rechtswirkungen des Frachtbriefs seinem Duplikate zuzusprechen. Andrerseits hat das Duplikat auch nicht den Charakter eines Konnossements, „d. h. einer Urkunde, durch welche sich der Frachtführer zur Auslieferung des Gutes nur an den legitimierten Inhaber des Empfangsscheines oder des Frachtbriefduplikats gegen Rückgabe bezw. auch nach Maßgabe desselben verpflichtet".[1]) Kommt daher das Duplikat durch Zession oder Indossament in andere Hände, so ist die Eisenbahn weder verpflichtet noch berechtigt, dem nunmehrigen Inhaber das Transportgut zu behändigen; nur dem im Frachtbrief bezeichneten Inhaber darf sie das Gut abliefern.

Wenn das Duplikat auch nicht dieselben Wirkungen wie der Originalfrachtbrief hat, so enthält es doch als zweite gleichlautende Ausfertigung desselben wie jener den Inhalt des Frachtvertrages. Es bringt also mit der Empfangsbescheinigung versehen, wie sein Original, vollen Beweis zwischen allen Beteiligten über Abschluß und Inhalt des Vertrages. Wird das Duplikat nun vollzogen dem Absender zurückgegeben, stellt es sich infolge der Empfangsbescheinigung auch als Quittung über die Einlieferung des Gutes an die Bahn dar. Soweit ist das Frachtbriefduplikat eine schlichte Beweisurkunde in Form einer Quittung.

Das Duplikat ist wie sein Original eine Urkunde im strafrechtlichen Sinne und daher taugliches Objekt der Urkundenfälschung der §§ 267 ff. des Strafgesetzbuches. Es ist Privaturkunde, solange es nicht von einer Staatseisenbahn vollzogen ist, öffentliche Urkunde, sobald dieser Fall eingetreten ist. Zwar

---

[1]) Eger, EVO. S. 281.

wird von verschiedener[2]) Seite behauptet, daß das Duplikat keine öffentliche Urkunde sei, selbst wenn es von einer Staatsbahngüterexpedition herrühre, weil die Eisenbahn beim Abschluß eines Frachtvertrages Frachtführer, somit Kaufmann und Privatperson sei. Allein nach der Ausführung von Eger[3]) kann ich mich dieser Ansicht nicht anschließen. Für den Begriff einer von einer öffentlichen Behörde ausgestellten Urkunde als einer öffentlichen ist nicht die Beschaffenheit der beurkundeten Tatsache an sich bezw. die Natur des beurkundeten Rechtsverhältnisses, sondern lediglich der Umfang der Amtsbefugnisse des Ausstellers und die Form der Beurkundung entscheidend. Somit sind die Merkmale einer öffentlichen Urkunde gegeben, wenn eine öffentliche Behörde — und das ist doch zweifelsohne die Staatsbahn — die Urkunde innerhalb ihrer amtlichen Befugnisse formell richtig ausstellt.

In seiner Eigenschaft als Quittung kann das Frachtbriefduplikat natürlich niemals ein Wertpapier oder eine Legitimationsurkunde sein, wie manche behaupten.[4])

D. Wirkungen des Duplikates.

§ 24.

1. Für das Verfügungsrecht des Absenders.

Wenn nun auch das Frachtbriefduplikat weder die rechtliche Bedeutung des Originalfrachtbriefs noch des Konnossements besitzt, so ist trotzdem nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches § 455 Abs. 2 des Internationalen Übereinkommens und der Eisenbahnverkehrsordnung das Duplikat nicht auf die Wirkung einer bloßen Quittung über den Empfang beschränkt. Es ist dem Duplikate eine „höhere rechtliche Bedeutung“ [1]) eingeräumt worden, indem es einen wesentlichen Teil der Ver-

[2]) So Ruckdeschel S. 66; v. d. Leyen S. 431; Busch Bd. 28 S. 403.

[3]) Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 50.

[4]) Günther S. 34; Jaeckel S. 69.

[1]) Eger, EVO. S. 281.

fügungsrechte des Absenders über das Gut sehr beeinflußt, sowie die gerichtliche Geltendmachung seiner Ansprüche aus dem Frachtvertrage von seinem Besitz abhängig gemacht ist.

Zwar berührt das Duplikat an sich nicht die Verteilung der Berechtigungen zwischen Absender und Empfänger, denn auch ohne den Besitz desselben steht ersteren das ausschließliche Verfügungsrecht über das Gut während des Transportes zu, aber die Ausübung dieses auf Grund des Frachtvertrages ihm zustehenden Rechtes ist von der Vorlegung des Duplikates bedingt.[2]) Allein der Besitz des Duplikats ist nicht das einzige formale Erfordernis zur Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders. Die Eisenbahnverkehrsordnung § 73 Abs. 3—8 und das Internationale Übereinkommen Art. 15 Abs. 3—8 verlangen noch folgende Voraussetzungen und Formen:

1. daß die Verfügung durch Vermittlung der Versandstation der Bahn zugekommen ist. „Der Grund hierzu ist," sagt Eger,[3]) daß erfahrungsgemäß nur die Versandstation in der Lage ist, die Legitimation des Anweisenden genau zu prüfen";
2. daß die Verfügung mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung unter Verwendung eines durch die Tarife einheitlich festzustellenden Musters bezw. der in den Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Formulare erfolgt ist;
3. daß die betreffende Erklärung auf dem gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegenden Duplikat wiederholt ist.

Die Nichtbeobachtung auch nur einer der genannten Vorschriften wirkt Nichtigkeit der Verfügung. Die durch die Nichtigkeit eintretenden Rechtsfolgen richten sich nach den Vorschriften der §§ 139 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuches.

Welchen Einfluß hat nun die Ausstellung eines Duplikates auf das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Empfänger?

---

[2]) Die Ausdrucksweise in § 455 Abs. 2 HGB.; § 73 Abs. 5 EVO.; Art. 15 Abs. 2 I. Ü.: Das Verfügungsrecht steht dem Absender nur zu, wenn er das Duplikat verlegt" ist nicht korrekt. Hellwig S. 493 Anm. 994.

[3]) Eger, EVO. S. 330.

Solange der Absender das Duplikat im Besitz hat und bis nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort der Frachtbrief, dem Emfänger übergeben oder von diesem Klage auf Übergabe des Briefes und Gutes der Eisenbahn zugestellt ist, solange hat der Absender die volle Verfügungsgewalt über das rollende Gut wie wenn kein Duplikat ausgestellt wäre.

Besitzt der Absender das Duplikat nicht mehr, ist er in seiner Dispositionsbefugnis insofern beschränkt, als er Anweisungen über das auf dem Transport befindliche Gut nicht mehr rechtsgültig erteilen kann: dieselben würden ja nichtig sein. Ein Dritter hat also, auch wenn er sich im Besitz des Originals und Duplikats befinden sollte, als solcher überhaupt niemals ein Verfügungsrecht über das Frachtgut als solches.[4]) Hat dagegen der Absender dem Empfänger das Duplikat ausgehändigt, so wird der Frachtführer dem letzteren zum Ersatz alles Schadens verpflichtet, der durch Befolgung einer Gegenanweisung des Absenders dem Empfänger entsteht.[5]) Somit erwirbt der Empfänger bereits durch Übergabe des Duplikates „eine durch einseitige Anordnung des Absenders nicht mehr entziehbare Anwartschaft auf den demnächstigen Erwerb der Rechte aus dem Frachtvertrag“,[6]) und zwar nicht nur auf Aushändigung des Frachtbriefes und Gutes, wenn dieses — etwa mit veränderter Adresse oder sonstiger Konterorder — ankommt, sondern auch dann, wenn es an dem Ablieferungsorte hätte ankommen müssen, falls die Gegenanweisung nicht befolgt worden wäre. Cosack[7]) sagt, daß das Gut in den Fällen, wo der Absender sich des Duplikates begeben hat, „gleichsam für neutral erklärt“ sei.

Sobald nun nach Ankunft des Gutes der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von ihm erhobene Klage auf Übergabe der Bahn zugestellt ist, erlischt das Verfügungsrecht des Absenders, gleichviel ob er das Duplikat noch besitzt, und

---

[4]) Gerstner S. 255.
[5]) HGB. § 455 Abs. 2; EVO. § 73 Abs. 9.
[6]) Hellwig S. 496.
[7]) Cosack S. 434.

der Empfänger erlangt die volle Dispositionsbefugnis über das Gut, mag er das Duplikat in Händen haben oder ein anderer.[8])

Über die Folgen, welche der Verlust des Duplikates mit sich bringt, äußert sich weder das Handelsgesetzbuch, noch die Eisenbahnverkehrsordnung, noch das Internationale Übereinkommen: eine Kraftloserklärung ist also weder vorgesehen noch möglich. In der Literatur ist dieser Punkt vielfach erörtert und auf die verschiedenste Weise[9]) entschieden worden. Ich kann mich der Ansicht Hellwigs[10]) nicht anschließen, der diesen Streitpunkt nach allgemeinen Rechtssätzen entschieden wissen will und unter anderem behauptet, daß es nach dem Prinzip von Treu und Glauben des § 242 des Bürgerlichen Gesetzbuches genügen dürfte, wenn der Absender den Verlust des Duplikates nachweist und dem Frachtführer wegen der ihm etwa drohenden Nachteile Sicherheit leistet, um ihm das Verfügungsrecht zu belassen. Denn meines Erachtens widerspricht dies dem oben angeführten § 73 der Eisenbahnverkehrsordnung und Art. 15 des Internationalen Übereinkommens, nach deren Wortlaut eine Verfügung, die ohne Vorweisung des Duplikates getroffen wird, nichtig ist. Hieraus ergibt sich meine Ansicht[11]): mit dem Verlust des Duplikats büßt der Absender die Fähigkeit ein, sein Verfügungsrecht geltend zu machen, denn dieses ist nun einmal an die formelle Voraussetzung der Vorlegung des Duplikates geknüpft.

§ 25.

2. Für die Aktivlegitimation.

Einen wichtigen Einfluß hat das Frachtbriefduplikat auf die Regelung der Aktivlegitimation bei der gerichtlichen Geltendmachung von Rechten aus dem Frachtvertrag gegen die Eisenbahn. Nach § 99 Abs. 1 der Eisenbahnverkehrsordnung und

---

[8]) HGB. § 455 Abs. 2; EVO. § 73 Abs. 9; I. Ü. Art. 15 Abs. 4.

[9]) vgl. dazu Günther S. 40; Mittasch S. 43; Schwab S. 174.

[10]) S. 496.

[11]) So auch Gerstner S. 247 ff.; Eger, EVO. S. 377 ff.; Rosenthal S. 134 ff.

Art. 26 Abs. 1 des Internationalen Übereinkommens nämlich basiert die Aktivlegitimation auf dem Verfügungsrecht über das Frachtgut, d. h. derjenige ist activ legitimiert, dem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Somit ergibt sich folgende Regelung:

Bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsort ist der Absender allein berechtigt, die aus dem Frachtvertrag entspringenden Rechte geltend zu machen, vorausgesetzt, daß er im Besitz des Duplikates ist. Da jedoch bei einem Verlust desselben ein Klagberechtigter überhaupt nicht existieren würde, hat man[1]) die Bestimmung getroffen, daß die Aktivlegitimation — aber nur diese — event. durch die Zustimmung des Empfängers ersetzt werden kann. Die Eisenbahnverkehrsordnung fügt noch hinzu: „es sei denn, der Absender weise nach, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat", und das Internationale Übereinkommen bringt einen ähnlichen Zusatz.

Nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort ist der Empfänger in der Regel allein activ legitimiert, jedoch mit folgender Maßgabe: Ist ihm der Frachtbrief bereits ausgehändigt, so ist sein Recht unwiderruflich.[2]) Vor Empfangnahme des Briefes steht ihm dieses Recht zwar auch zu — er ist berechtigt, die Herausgabe von Gut und Brief event. auf dem Klageweg zu verlangen —, es erlischt aber, wenn vor Zustellung der von ihm erhobenen Klage an die Eisenbahn der Absender eine diesem Rechte widersprechende Anweisung erteilt hat. Somit ist während der Zeit zwischen der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort und Zustellung des Briefes an den Empfänger sowohl Absender wie Empfänger activ legitimiert.

§ 26.

3. Bei Transport- und Ablieferungshindernissen.

Art. 18 des Internationalen Übereinkommens und § 74 der Eisenbahnverkehrsordnung bestimmen im wesentlichen überein-

---

[1]) EVO. § 99 Abs. 2; I. Ü. Art. 26 Abs. 2.

[2]) Gerstner S. 313 ff.

stimmend folgendes: „Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweite Dispositionen über das Gut anzugehen".[1]) Zur Anordnung von Verfügungen aber, welche eine Änderung der Person des Empfängers oder des Bestimmungsortes enthalten, ist entsprechend § 64 Abs. 2 der Eisenbahnverkehrsordnung und Art. 15 Abs. 2 des Internationalen Übereinkommens der Besitz des Duplikates für den Absender erforderlich. Unter derartige Verfügungen gehört auch die Ausübung des Rücktrittsrechts, weil dadurch ebenfalls die Person des Empfängers bezw. des Bestimmungsortes verändert wird.[2]) In allen andern Fällen bedarf es des Besitzes des Duplikates nicht, so z. B. bei Verfügung von Sicherheitsmaßregeln, Lagerung des Guts, Abwarten des Hindernisses, Benutzung einer Hilfslinie u. ä., denn durch derartige Dispositionen werden die Rechte Dritter, insbesondere des Empfängers, nicht berührt.

Im Gegensatz zu den Transporthindernissen zeigen sich die Ablieferungshindernisse erst auf der Empfangsstation. § 81 Abs. 1 zitiert als Hauptfälle derselben: „Wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist, die Annahme verzögert oder verweigert oder den Frachtbrief nicht innerhalb der von der Eisenbahn im Tarife festzusetzenden Frist einlöst". Analog den oben geschilderten Vorschriften muß in solchen und ähnlichen Fällen die Empfangsstation den Absender unverzüglich von der Ursache des Hindernisses benachrichtigen und dessen Anweisungen zur Beseitigung desselben einholen.[3]) Um aber den Instruktionen des Absenders in keiner Weise vorzugreifen, ist es der Bahn ausdrücklich untersagt, ohne Einverständnis des Absenders das Gut an ihn zurückzusenden. Genau wie beim Vorliegen von Beförderungshindernissen bedarf aber der Absender, wenn er eine Verfügung des § 73 der Eisenbahnverkehrsordnung bezw.

---

[1]) I. Ü. Art. 18.
[2]) Eger, EVO. S. 390.
[3]) I. Ü. Art. 24 Abs. 1; EVO. § 81 Abs. 1.

Art. 15 des Internationalen Übereinkommens treffen will, der Vorlegung des Frachtbriefduplikates und der ebenda aufgeführten Formalitäten. Jede in andrer Weise abgegebene derartige Verfügung des Absenders ist nichtig und darf von der Eisenbahn nicht befolgt werden.[4])

Dritter Abschnitt.

Das Konnossement.

§ 27.

A. Geschichtliche Entwicklung.

Konnossement ist „das vom Führer eines Seeschiffes (Schiffer, Kapitän) dem Ablader zugestellte schriftliche Bekenntnis, gewisse Güter an Bord seines Schiffes zur Auslieferung an einen näher bezeichneten Empfänger in einem bezeichneten Löschungshafen empfangen zu haben".[1]) Der Ausdruck Konnossement entstammt den romanischen Formen des lateinischen cognoscere, das in allen romanischen Sprachen die gleiche Bedeutung hat; es heißt also eigentlich Anerkenntnis, insbesondere Empfangsbekenntnis.

Schon in dem Seeverkehr des Altertums — wenn sich auch absolut sichere Spuren dort noch nicht feststellen lassen — und der germanischen Welt[2]) sind wohl Urkunden dieser Art in ihrer einfachsten Gestalt üblich gewesen. Das Konnossement in seiner jetzigen Form verdanken wir dem Mittelalter. Damals war es Sitte, und dieser Brauch wurde bald zur Regel, daß sich an Bord eines Kauffahrteischiffes ein beeideter Schiffsschreiber aufhielt. Dieser hatte gewissermaßen die Funktion eines Schiffsnotars, mußte alle Bücher führen, die entsprechenden Eintragungen und Aufzeichnungen machen. Vor allem lag ihm die

---

[4]) vgl. auch Eger, EVO. S. 442.
[1]) Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 650 ff.
[2]) Wisleysche Sammlung und Hanseatische Rezesse.

Ausstellung eines genauen Verzeichnisses[3]) aller an Bord gebrachter Waren ob. Diesen Aufzeichnungen wurde die rechtliche Bedeutung öffentlicher Urkunden eingeräumt. Nun wurde dem Absender auf sein Verlangen hin eine auf seinen Teil der Ladung bezügliche Kopie[4]) dieses Ladungsverzeichnisses, die der Schiffsschreiber zu unterzeichnen hatte, ausgehändigt. Der Absender sandte diese Abschrift, die ebenfalls als öffentliche Urkunde galt und ihrem Wesen nach dem heutigen Konnossement entspricht, meistens an den Empfänger, der dieselbe dann als Legitimation gegenüber dem Schiffer benutzen und auf Grund derselben die Auslieferung des Gutes im Löschungshafen schlechthin[5]) verlangen konnte.

Im 16. Jahrhundert, vor allem am Atlantischen Ozean, wurde das Empfangsbekenntnis nicht mehr aus dem Ladeverzeichnis entnommen, sondern als eine besondere Urkunde neben demselben vom Kapitän selbst angefertigt oder, falls der Schiffsschreiber dies tat, wenigstens von ihm oder dem Steuermann unterzeichnet, so vor allem nach den spanischen Verordnungen von Burgos 1538 und Bilbao 1560.

In Holland finden wir die erste gesetzliche Erwähnung der „cognoscemente“ in der Amsterdamer Assekuranzordnung von 1598 Art. 3, und Mitte des 17. Jahrhunderts ist das Konnossement dort althergebrachtes Institut, obwohl noch ein Amsterdamer Gutachten von 1653 betont, daß auf der Fahrt nach Osten solche Papiere nicht üblich sind.

In Deutschland treffen wir zum ersten Male das Konnossement in dem Hanseatischen Rezeß von 1591 Art. 51, der „die Pfandklausel des cognoscement als regelmäßig“ bezeichnet, während im Rezeß von 1614 dieser Passus fehlt. Sodann rügt ein „Mandat des Hamburger Rats v. 7. 10. 1652 den mit Cognoscementen getriebenen Mißbrauch“.[6]) Auch bei den deutschen und skandi-

---

[3]) cartularium navis.

[4]) polizza, apodixa, span. conociemento.

[5]) Stat. nav. v. Venedig c. 62: „et sicut in patroni custodia per scriptum merces receperit, ita eas per scriptum mercatori cum integritate restituere teneatur . . .“

[6]) Langenbeck S. 159.

navischen Schriftstellern des 17. Jahrhunderts finden wir wenn auch etwas verwirrte, so doch interessante Berichte über das Konnossement der damaligen Zeit. Allmählich wurde es nun Handelssitte, daß der Destinatär sich des Konnossements zum Verkauf oder zur Verpfändung der Ware bedienen konnte und auf das Papier hin den Kaufpreis oder die Pfandsumme erhielt. Der im Konnossement bezeichnete Empfänger und seine Rechtsnachfolger erhielten dann ein selbständiges von den Verfügungen des Abladers unabhängiges Forderungsrecht gegen den Schiffer auf Auslieferung eingeräumt, das noch verstärkt wurde durch die allmählich mittels der Order- oder auch wohl Inhaberklausel bewirkte Negotiabilität des Konnossements. Auch das Verfolgungsrecht [7]) des unbezahlten Absenders gegen den insolventen Destinatär bürgerte sich langsam ein.

Im Anfang des 19. Jahrhunderts finden wir die erste Regelung des Konnossements im 1. preuß. Entwurf eines Handelsgesetzbuchs von 1857, und zwar bestimmt Art. 230, daß das vom Schiffer ausgestellte Konnossement durch Indossament übertragen werden kann und die Übergabe des indossierten Papiers an den Indossatar der Übergabe der Ware gleichsteht.[8]) Das alte Handelsgesetzbuch erklärte die Ausstellung des Konnossements an Order in Art. 302 ausdrücklich für zulässig und machte es dadurch indossabel. Weiterhin regelte es den Inhalt und die Bedeutung dieses Papieres in Art. 644—664. Im neuen Handelsgesetzbuch hat das Konnossement im § 363 sowie auch §§ 642—662 Berücksichtigung gefunden.

§ 28.

B. Zustandekommen des Seefrachtvertrages.

Beim Seefrachtgeschäft sind zwei Arten zu unterscheiden: einmal der Chartervertrag, bei dem dem Absender entweder ein ganzes Schiff (Vollchartervertrag) oder ein ideeller Teil desselben (Teilchartervertrag) für die Unterbringung des Frachtgutes ein-

[7]) right of stoppage in transitu, droit de suite; vgl. KO. § 44.
[8]) vgl. hierzu Mot. S. 117ff.

geräumt wird, und zweitens den Stückgütervertrag, bei dem dies nicht der Fall ist.[1])

Beteiligt sind beim Seefrachtvertrag drei Personen, wie beim Landfrachtvertrag: Absender, Frachtführer, Empfänger; nur wird der Absender vom Gesetz Befrachter genannt: er schließt den Frachtvertrag; der Frachtführer heißt Verfrachter; er übernimmt es gewerbsmäßig, die Beförderung von Gütern zur See auszuführen.

Obwohl, wie schon in § 1 ausgeführt, der Frachtvertrag prinzipiell formlos ist, ist doch auch im Seefrachtverkehr, ebenso wie bei dem auf dem Lande, die Ausstellung gewisser Urkunden bräuchlich, und zwar sind dies das Konnossement, die Konnossementsabschrift und die Chartepartie.

Wird nun beim Stückgütervertrag dem Schiffer das Gut eingeliefert, so stellt er zunächst einen vorläufigen Empfangsschein, der nur den Charakter einer Quittung hat, über die Annahme des Frachtgutes aus und übergibt diesen dem Ablader, d. h. dem Einlieferer des Gutes. Ist dann die Abladung vollendet, muß er auf Verlangen des Abladers das Konnossement ausstellen; denn während im Landfrachtverkehr der Frachtführer die Ausstellung des Frachtbriefs verlangen kann, steht im Seefrachtverkehr das Recht auf Ausstellung des Konnossements dem Ablader zu. Und zwar muß der Schiffer gegen Rückgabe des Empfangsscheines das Konnossement in so viel Exemplaren anfertigen, als der Ablader es wünscht.[2]) Die Ausstellung des Konnossements kann also erst nach Abschluß des Frachtvertrages und Verladung der Güter erfolgen: „es dient also nicht dem Abschluß, sondern der Erfüllung des Frachtgeschäftes".[3]) Andrerseits hat nun der Ablader dem Schiffer auf Verlangen eine von ihm unterschriebene Abschrift des Konnossements zu erteilen.[4]) Diese Kopie bleibt dauernd im Besitz des Schiffers und dient nur als Beweismittel gegen den Ablader und Empfänger in Zoll-, Prisen- und andren Angelegenheiten.[5])

---

[1]) HGB. § 556.
[2]) HGB § 642 Abs. 1.
[3]) Cosack S. 460.
[4]) HGB. § 642 Abs. 2.
[5]) Goldschmidt S. 676.

Beim Chartervertrag erfolgt, genau wie eben geschildert, die Ausstellung des Konnossements, außerdem aber kann von jeder Partei die Errichtung einer Chartepartie, d. i. einer zweiseitigen sowohl vom Verfrachter wie vom Ablader vollzogenen Urkunde über den Vertrag betr. die Unterbringung der Waren verlangt werden. Jede Partei erhält dann ein Exemplar dieses Dokumentes.[6])

§ 29.

C. Inhalt und Form des Konnossements.

Einen gesetzlich gebotenen Inhalt hat das Konnossement ebensowenig wie der Frachtbrief, doch kann jeder Kontrahent verlangen, daß es den gesetzlichen Normalinhalt besitzt. § 643 des Handelsgesetzbuches enthält aber genau wie § 426 nur eine Instruktivvorschrift, und es gilt darüber das in § 5 Gesagte. Darnach enthält das Konnossement:

1. den Namen des Schiffers;
2. den Namen und die Nationalität des Schiffes;
3. den Namen des Abladers;
4. den Namen des Empfängers;
5. den Abladungshafen;
6. den Löschungshafen oder den Ort, an welchem Order über ihn einzuholen ist;
7. die Bezeichnung der abgeladenen oder zur Beförderung übernommenen Güter, deren Menge und Merkzeichen;
8. die Bestimmung in Ansehung der Fracht;
9. den Ort und den Tag der Ausstellung;
10. die Zahl der ausgestellten Exemplare.

Die Form des Konnossements ist die eines Empfangs- bezw. Verpflichtungsscheines. Der Schiffer erscheint als Aussteller und unterzeichnet selbst oder läßt dies durch eine andere zur Vertretung des Reeders ermächtigte Person[1]) tun.

Das Handelsgesetzbuch hat über die Unterzeichnung nichts bestimmt, weil diese als Regel sich von selbst verstehe, aber

[6]) HGB. § 557.

[1]) HGB. § 642 Abs. 4.

ausnahmsweise auch andere Vertreter der Reederei zur Zeichnung befugt sein müßten, z. B. bei Erkrankung oder Tod des Kapitäns.[2])

Die Konnossemente sind gewöhnlich nach sehr ausführlichen Formularen[3]) abgefaßt und im transatlantischen Verkehr der Hamburger und Bremer Reeder meist in englischer Sprache. Auf der Rückseite derselben sind die allgemeinen Frachtbedingungen des betreffenden Reeders abgedruckt.

§ 30.

D. Die rechtliche Natur des Konnossements.

Das Konnossement steht unter den negotiablen Wertpapieren des § 363 des Handelsgesetzbuches; es kann daher lauten auf Namen, Inhaber, Order, ja nach § 644 sogar lediglich auf Order.

Die Regel bildet das Orderkonnossement; dann ist es an die Order des benannten Empfängers gestellt oder lediglich an Order, d. h. an Order des Abladers. Das Konnossement ist aber kein gesetzliches Orderpapier wie der Wechsel, sondern, um ihm die Eigenschaft des Orderkonnossements zu geben, bedarf es stets der Orderklausel. Jedoch kann der Ablader, falls nichts anderes vereinbart ist, vom Schiffer die Stellung an Order verlangen.[1]) Das Orderkonnossement kann durch Indossament übertragen werden und unterliegt überhaupt den Grundsätzen des Orderpapieres.

Seltener ist das Namenskonnossement, in dem die Person des Empfängers ohne die Orderklausel bezeichnet ist. Als Empfänger wird dann in der Regel ein Dritter genannt sein, jedoch kann dies auch der Ablader oder Schiffer selbst sein. Die Übertragung geschieht nach den Regeln der Rektapapiere, also durch Zession und Papierübergabe.

Ausnahmsweise kann das Konnossement auch durch Vereinbarung zwischen Ablader und Verfrachter als Inhaberkonnossement ausgestellt werden. Dann lautet es zugunsten des

---

[2]) Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 671.

[3]) Formular bei Cosack Bd. 5 S. 640 abgedruckt.

[1]) HGB. § 644.

jeweiligen Inhabers und wird nach den Vorschriften über Übertragung von Mobilien[2]) übertragen, z. B. durch Einigung und Übergabe.

Außerdem ist das Konnossement ein Waren- oder Traditionspapier, d. h. ein Papier, bei dem rechtlich Übergabe des Papiers für den Rechtserwerb der Ware der Übergabe der Ware gleichsteht. Wer durch das Papier legitimiert ist und es im Besitz hat, gilt damit als in den Besitz der Ware gesetzt, soweit der Besitz für den Erwerb von Rechten an der Sache in Betracht kommt.[3])

Auch ein Legitimationspapier (im weiteren Sinne) ist das Konnossement, denn § 645 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches sagt ausdrücklich: „Zur Empfangnahme der Güter legitimiert ist derjenige, an welchen die Güter nach dem Konnossement abgeliefert werden sollen oder auf welchen das Konnossement, wenn es an Order lautet, durch Indossament übertragen ist".

Da die Bedeutung solcher Papiere weit über die der Beweisurkunden hinausgeht, erübrigt es sich wohl, auf die Bedeutung des Konnossements als Beweisurkunde einzugehen.

E. Wirkungen des Konnossements.

§ 31.

1. Zwischen Ablader und Empfänger.

Während der Frachtbrief als Begleitpapier im Besitz des Frachtführers bis zur Beendigung der Beförderung bleibt, wird das Konnossement, wie oben erwähnt, nach beendeter Abladung dem Ablader ausgehändigt. Dieser übersendet es direkt — oft auf einem anderen Schiffe als dem, auf dem das Gut schwimmt — dem Empfänger.

Die Rechtsstellung zwischen Absender und Empfänger richtet sich nun nach dem Verbleib des Konnossements.

A. Die Ausstellung und Übergabe des Konnossements an den Ablader haben keine größere Bedeutung als die Ausstellung

---

[2]) BGB. §§ 929 ff.

[3]) Jacobi S. 271.

eines Frachtbriefduplikates: sie begründen noch keine Rechte für den Empfänger. Solange der Ablader noch sämtliche Exemplare in Händen hat, stehen ihm alle Rechte aus dem Frachtvertrag zu; er kann frei über das Gut verfügen, z. B. die Herausgabe an sich oder einen tertius anordnen, den Bestimmungshafen ändern u. ä. Jedoch verlangt § 659 des Handelsgesetzbuchs, daß er zugleich mit der Verfügung dem Schiffer alle Exemplare des Konnossements zurückgibt.

B. Sind jedoch einzelne Exemplare des Konnossements schon in die Hände des Empfängers gelangt, so kann dieser ebensowenig über das schwimmende Gut verfügen wie der Ablader. Das Gut ist also „für neutral erklärt", wie oben das Eisenbahnfrachtgut, wenn das Duplikat[1]) aus der Hand des Absenders gekommen ist. — Ist dagegen das Gut im Löschungshafen eingetroffen, so endet die Neutralität des Gutes: jetzt ist der Empfänger berechtigt, frei über das Gut zu verfügen, insbesondere kann er die Auslieferung des Gutes vom Verfrachter fordern, ohne daß der Ablader durch Konterorder ihm dieses Recht entziehen kann. Sind aber verschiedene Konnossementsexemplare an verschiedene Personen indossiert und übergeben, so entscheidet Prävention der legitimierten Inhaber: wer von diesen sich zuerst beim Schiffer meldet, erhält das Frachtgut ausgeliefert. Melden sich mehrere zugleich, so ist der Schiffer verpflichtet, sie sämtlich zurückzuweisen, das Gut zu hinterlegen und die Konnossementsinhaber davon zu benachrichtigen;[2]) „diese mögen dann unter sich abmachen, wem der Vorrang zukommt".[3])

C. Sind dagegen alle Exemplare in den Besitz des Empfängers gelangt, so hat dieser das freie Verfügungsrecht über das Gut schon vor Ankunft desselben im Löschungshafen, also auch, solange es noch schwimmt. Will er dieses Recht ausüben, muß er, genau wie der Ablader, dem Schiffer sämtliche Konnossementsexemplare übergeben.[4])

Zugleich erhält aber der Empfänger durch Übergabe des

---

[1]) vgl. § 24.
[2]) HGB. §§ 645, 646; Cosack S. 463.
[3]) HGB. § 659 Abs. 2.
[4]) HGB. §§ 397, 647.

Konnossements auch Eigentum und in der Regel auch den Besitz des schwimmenden Gutes, vorausgesetzt natürlich, daß er nach Absicht des Abladers Eigentum erwerben sollte, daß ferner sein Erwerb des Papieres rechtmäßig und formgerecht war und das Gut vom Schiffer oder einem anderen Vertreter des Reeders oder vom Reeder selbst zur Beförderung tatsächlich übernommen ist.[4]) Die Übergabe des Konnossements wirkt also wie die Abtretung des Herausgabeanspruchs des § 931 des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Der mittelbare Besitz (§ 668) des Abladers an dem Gut geht also an dem Empfänger zugleich mit dem Eigentum am Gut durch Übergabe des Konnossements über.[5])

Hat nun der Empfänger Exemplare seines Orderkonnossements verloren oder sind sie vernichtet oder ihm sonstwie abhanden gekommen, so kann er sie durch Ausschlußurteil im Wege des Aufgebotsverfahrens nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung §§ 1003 ff. für kraftlos erklären lassen. Ist das Aufgebotsverfahren eingeleitet, so kann er, falls er bis zur Kraftloserklärung Sicherheit stellt, Leistung nach Maßgabe des Konnossements vom Schiffer verlangen.[6]) — Beim Verlust eines Namenskonnossements kann der Empfänger auch ohne Exemplare die Herausgabe des Gutes fordern, sofern der Ablader seine Zustimmung erteilt und der Empfänger dem Schiffer wegen der deshalb zu besorgenden Nachteile zuvor Sicherheit leistet.

§ 32.

2. Zwischen Verfrachter und Ablader.

Das Rechtsverhältnis zwischen Verfrachter und Ablader beruht lediglich auf dem Frachtvertrag,[1]) nicht auf dem Konnossement, das erst nach Abschluß desselben ausgestellt wird. In der Regel werden Frachtvertrag und Konnossement ihrem Inhalt nach übereinstimmen.[2]) Widersprechen sich beide — im Ausnahmefall —, so gilt im Verhältnis des Schiffers zum Ablader

---

[5]) BGB. §§ 870, 931.
[6]) HGB. § 365 Abs. 2.
[1]) HGB. § 651 Abs. 3.
[2]) Cosack S. 464.

der Frachtvertrag, jedoch ist natürlich eine gegenteilige Vereinbarung zwischen den Kontrahenten möglich. Somit schließt der Verfrachter ein doppeltes Rechtsgeschäft ab: gegenüber dem Ablader ist er durch den Frachtvertrag verpflichtet, gegenüber dem Empfänger verpflichtet er sich aber außerdem durch einseitige Erklärung. Obwohl nun durch Tilgung der im Konnossement verbrieften Schuld auch die frachtvertragsmäßige in der Regel erfüllt wird, sind doch beide unabhängig voneinander, und es ist daher der Fall möglich, daß eine der Verpflichtungen ungültig ist oder ganz fehlt, ohne daß dies auf die andere irgendwelchen Einfluß hat.

§ 33.

3. Zwischen Empfänger und Verfrachter.

Für das Rechtsverhältnis zwischen Verfrachter und Empfänger ist nicht wie beim Landfrachtgeschäft der Frachtvertrag, sondern das Konnossement maßgebend.[1]) Folglich braucht einerseits der Empfänger bei Geltendmachung seiner Ansprüche nicht auf den Frachtvertrag zurückzugreifen, es genügt, daß er aus dem Konnossement klagt, andrerseits darf der Verfrachter nicht zu seiner Verteidigung den Frachtvertrag heranziehen.

Diese Verteidigung des Verfrachters ist in ähnlicher Weise wie die des Wechselschuldners geregelt worden.

Der Verfrachter kann dem Empfänger nur solche Verteidigungsmittel entgegenstellen, die sich aus dem Konossementsrecht selbst ergeben. Darunter fallen auch alle frachtrechtlichen Einwendungen, denn das Konnossementsrecht ist zugleich Frachtrecht. Liegen aber besondere mit dem Ablader getroffene Abreden vor (z. B. über eine Ermäßigung der Haftpflicht), die nicht im Konnossement aufgenommen sind, so kann sich der Verfrachter ihrer nicht zu seiner Verteidigung bedienen; denn ein solches Vorbringen würde nicht auf dem Frachtrecht, sondern auf einem gerade dieses abändernden Vertrag beruhen. Außerdem stehen dem Verfrachter analog den wechselrechtlichen

[1]) HGB. § 651 Abs. 1.

Bestimmungen alle Einreden, die er gegen den Empfänger persönlich hat, zu. Bei indossierten Orderkonnossements sind Einwendungen aus der Person der Vormänner unstatthaft, da jeder Indossatar ein selbständiges, von den Ansprüchen der Vormänner unabhängiges, gleichfalls unmittelbar auf das Konnossement gegründetes Recht besitzt.[2])

Analog dem Landfrachtrecht wird der Empfänger durch Annahme der Güter dem Verfrachter verpflichtet, nach Maßgabe des Konnossements die Fracht nebst allen Nebenausgaben und Spesen zu erstatten und die ihm selbst obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen;[3]) und außerdem ist der Verfrachter nur gegen Erfüllung dieser Verbindlichkeiten seitens des Empfängers zur Auslieferung der Güter verpflichtet[4]) und kann obendrein noch die Rückgabe eines Exemplars des Konnossements verlangen, auf welchem die Ablieferung der Güter bescheinigt ist.[5])

Eine große Bedeutung hat das Konnossement für die Haftpflicht des Verfrachters dem Empfänger gegenüber. Während nämlich der Verfrachter sonst wie der Frachtführer nur für das Verschulden haftet,[6]) ist seine Haftung wesentlich verschärft, wenn ein Konnossement ausgestellt ist.

1. Dann ist der Verfrachter verpflichtet, genau diejenige Art des Frachtguts, die im Konnossement als ihm überliefert angegeben ist, mit genau der im Konnossement zugeschriebenen Beschaffenheit dem Empfänger zu behändigen, selbst wenn der Ablader ihm ein Gut dieser Art und Beschaffenheit nicht geliefert hat. Jedoch gilt diese Vorschrift des § 652 des Handelsgesetzbuchs nur, wenn die Güter dem Schiffer nicht in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben worden sind; sie greift aber auch bei verschlossenen und verpackten Gütern Platz, wenn der Schiffer von der Erlaubnis des § 654, das Konnossement mit dem Zusatz „Inhalt unbekannt“ zu versehen, nicht Gebrauch macht. Enthält aber das Konnossement diesen

[2]) HGB. § 362 Abs. 2, § 364 Abs. 2.
[3]) HGB. § 614 Abs. 1.
[4]) HGB. § 614 Abs. 2.
[5]) HGB. § 650.
[6]) HGB. §§ 429, 606.

oder einen gleichlautenden Zusatz, so ist der Schiffer, falls der abgelieferte Inhalt mit dem im Konnossement angegebenen nicht übereinstimmt, nur insoweit verantwortlich, als festgestellt wird, daß er einen andern als den abgelieferten Inhalt empfangen hat.

2. Analoge Bestimmungen enthält § 655 des Handelsgesetzbuches für die Haftung des Verfrachters für die Mengenangaben des Konnossements. Im allgemeinen nämlich haftet der Schiffer für Zahl, Maß und Gewicht der abgelieferten Güter, so wie dies im Konnossement angegeben ist. Sind aber die daselbst so bezeichneten Güter dem Verfrachter nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen werden, so kann er das Konnossement mit dem Zusatz „Zahl, Maß, Gewicht unbekannt" oder mit einer ähnlich lautenden Klausel versehen und hat dann die Richtigkeit der diesbezüglichen Angaben im Konnossement nicht zu vertreten.

3. Werden dem Schiffer Güter übergeben, deren Beschädigung, schlechte Beschaffenheit oder schlechte Verpackung sichtbar ist, so muß er diese Mängel im Konnossement vermerken, wenn er sich von der Haftung für die Schäden befreien will. Unterläßt er diesen Vermerk, so macht ihn § 658 des Handelsgesetzbuches für dieselben dem Empfänger gegenüber haftbar.

Aber auch eine Milderung seiner Haftpflicht ermöglicht das Konnossement dem Verfrachter. Gewöhnlich haftet er nämlich auch für Bruch, Leckage und Beschädigung des Transportgutes; nimmt er jedoch im Konnossement den Zusatz „frei von Bruch" oder „frei von Leckage" oder „frei von Beschädigung" auf, so haftet er nicht für diese, es sei denn, daß ihn oder eine Person, für die er eintreten muß, z. B. seine Leute, ein Verschulden trifft.[7])

Vierter Abschnitt.

Der Ladeschein.

§ 34.

A. Geschichtliche Entwicklung.

Der Ladeschein wird als Nachbildung des Seekonnossements vielfach direkt Binnenkonnossement genannt. Die erste Er-

[7]) HGB. § 657.

wähnung von ihm finden wir im preuß. Landrecht,[1]) wo er als „Ladungsschein“ eine Beweisurkunde über eine geschehene Verladung darstellt. Da bei dem Binnenverkehr infolge der entsprechend kürzeren Transportdauer der Wunsch nach einem negotiablen Wertpapier nicht genügend berechtigt erschien und in der Anwendung der Grundsätze des Seetransportes auf den Binnenfrachtverkehr eine allzu große Neuerung erblickt wurde, gelangte der Ladeschein erst nach den schwersten Kämpfen in den Nürnberger Kommissionssitzungen[2]) in das alte Handelsgesetzbuch. Auch in das neue Handelsgesetzbuch hat man dieses Papier erst nach einigen Bedenken aufgenommen, denn „da der Ladeschein bis jetzt nur im Betriebe der Binnenschiffahrt praktische Bedeutung gewonnen hat, so könnte in Frage kommen, ob nicht die betreffenden Vorschriften ganz aus dem Handelsgesetzbuch auszuscheiden und dem Binnenschiffahrtsgesetz zu überweisen seien. Das erscheint indessen nicht ratsam; denn die Möglichkeit ist immerhin nicht ausgeschlossen, daß sich auch bei andern Arten der Güterbeförderung ein Bedürfnis ergibt, von dem Ladeschein Gebrauch zu machen“.[3]) Allein auch in neuerer Zeit hat sich der Ladeschein wenig mehr eingebürgert. Nur noch im Binnenschiffahrtstransport bedient man sich desselben, wenn auch dort nur vereinzelt. Aus diesem Grunde werde ich nur auf die Bedeutung des Ladescheins für den Binnenschiffahrtsfrachtverkehr eingehen.

§ 35.

B. Zustandekommen des Flußfrachtvertrages.

Der Flußfrachtverkehr und der ihm gleichgestellte Verkehr auf Binnenseen, Kanälen usw. ist geregelt durch das Reichsgesetz v. 15. 6. 1895, neugefaßt am 20. 5. 1898, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt;[1]) dabei ist die Mehr-

[1]) ALR. I, 20 § 374.
[2]) vgl. Prot. S. 446 ff., 4766 ff.
[3]) Denkschr. S. 285.
[1]) Abgedruckt bei Friedberg S. 666—702.

zahl seiner Vorschriften aus dem gewöhnlichen Land-, See- und Eisenbahnfrachtrecht entnommen worden.

Die beim Flußfrachtgeschäft beteiligten Personen führen denselben Namen wie im Landfrachtrecht, und genau wie bei diesem ist beim Abschluß des an sich formlosen Frachtvertrages die Ausstellung eines Frachtbriefes fakultativ: der Frachtführer kann ihn fordern.[2]) Andrerseits aber ähnelt der Flußfrachtvertrag auch dem Seefrachtvertrag, insofern als nach Verladung der Güter der Absender einen Ladeschein, jedoch nur in einem Exemplar, vom Frachtführer verlangen kann und dieser eine von jenem unterschriebene Kopie des Ladescheines zu fordern berechtigt ist. Auch ist wie beim Seefrachtgeschäft Charter- und Stückgütervertrag zu trennen. Jedoch ist die Bestimmung, daß jeder Kontrahent eine Charterpartie fordern kann, nicht mit übernommen. Ja bei der Flußschiffahrt innerhalb desselben Ortes wird auch das Recht des Absenders auf Ausstellung eines Ladescheins hinfällig.[3])

Da also sowohl der Absender wie der Frachtführer die Ausstellung einer Frachturkunde verlangen kann, aber nicht muß, kann der Ladeschein neben oder an Stelle des Frachtbriefs vorkommen.

§ 36.

C. Inhalt und Form des Ladescheins.

Auch für den Ladeschein hat das Handelsgesetzbuch den wesentlichen Inhalt zusammengestellt, von dem das in §§ 5 u. 29 Gesagte gilt.

Der Ladeschein soll gemäß § 445 vom Frachtführer unterschrieben sein und folgendes enthalten:

1. den Ort und den Tag der Ausstellung;
2. den Namen und Wohnort des Frachtführers;
3. den Namen des Absenders;

---

[2]) HGB. § 426; BSchG. § 26.
[3]) BSchG. § 131.

4. den Namen desjenigen, an welchen oder an dessen Order das Gut abgeliefert werden soll; als solcher gilt der Absender, wenn der Ladeschein nur an Order gestellt ist;
5. den Ort der Ablieferung;
6. die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;
7. die Bestimmung über die Fracht und über die auf dem Gute haftenden Nachnahmen sowie im Falle der Vorausbezahlung der Fracht ein Vermerk über die Vorausbezahlung.

Die Form des Ladescheines ist wesentlich dieselbe wie die des Konnossements, doch unterscheidet er sich von diesem vor allem dadurch, daß der Frachtführer ihn nicht an Order zu stellen braucht.

§ 37.

D. Rechtliche Natur und Bedeutung des Ladescheines.

Seiner rechtlichen Natur nach ist der Ladeschein genau wie das Konnossement Legitimations-, Traditions- und, falls er an Order lautet, negotiables Wertpapier des § 363 des Handelsgesetzbuches; es gilt also das in § 30 Gesagte.

Was seine Wirkungen auf die Rechtsstellung der Beteiligten betrifft, so sind folgende Vorschriften getroffen:

A. Für das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Empfänger gelten, falls ein Ladeschein ausgestellt ist, die Regeln des Seefrachtverkehrs, wenn ein Konnossement vorhanden ist; vor allem darf der Frachtführer Anweisungen des Absenders, das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder an einen andern als den durch den Ladeschein legitimierten Empfänger auszuliefern, nur Folge leisten, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird, andernfalls er dem rechtmäßigen Besitzer des Ladescheins für das Gut verhaftet sein würde;[1]) sodann hat der rechtmäßige Besitzer des Ladescheins zugleich den Besitz des Frachtguts[2]) usw.

---

[1]) HGB. § 447 Abs. 3.
[2]) HGB. § 450.

Ist jedoch ein Ladeschein nicht ausgestellt, so gelten die Regeln des Landfrachtrechts.

B. Für die Rechtsstellung des Absenders zum Frachtführer gelten, wie bei der des Abladers zum Verfrachter, die Bestimmungen des Frachtvertrages.[3])

C. Dagegen ist für das Rechtsverhältnis zwischen Empfänger und Frachtführer analog dem Seerecht der Ladeschein maßgebend;[4]) die nicht in demselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages sind dem Empfänger gegenüber nur wirksam, wenn der Ladeschein ausdrücklich auf sie Bezug nimmt. Auch die Haftung des Frachtführers dem Empfänger gegenüber ist, falls ein Ladeschein ausgestellt ist, den seerechtlichen Bestimmungen über das Konnossement im wesentlichen nachgebildet. So ist der Frachtführer für die Angaben im Ladeschein über das Frachtgut in ähnlicher Weise haftbar wie der Verfrachter für die Angaben des Konnossements.[5]) Doch ist die Haftung des Binnenschiffers etwas gemildert worden; denn einmal kann er sich bei falschen Angaben des Ladescheins über Art und Beschaffenheit des Gutes — und zwar des verpackten wie unverpackten — durch den Beweis entschuldbaren Irrtums haftfrei machen,[6]) und zweitens ist er bei Gütern, die in Verpackung oder geschlossenen Gefäßen übergeben werden, für die richtige Bezeichnung des Inhalts nicht verantwortlich — es bedarf nicht der Klausel „Inhalt unbekannt", wie beim Konnossement —, vorausgesetzt, daß von seiner Seite eine bösliche Handlungsweise nicht vorliegt.[7]) — Auch die Rechte des Frachtführers aus dem Ladeschein sind im wesentlichen analog dem Seefrachtrecht geregelt worden.[8])

---

[3]) HGB. § 446 Abs. 2.
[4]) HGB. § 446 Abs. 1.
[5]) BSchG. §§ 73, 76.
[6]) BSchG. § 74 Abs. 1.
[7]) BSchG. § 74 Abs. 2.
[8]) BSchG. §§ 45, 63, 66; HGB. § 448.

Spezialdruckerei für Dissertationen Robert Noske, Borna-Leipzig.